

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES SPORT-PROTOS

2 Litres
1970-1975

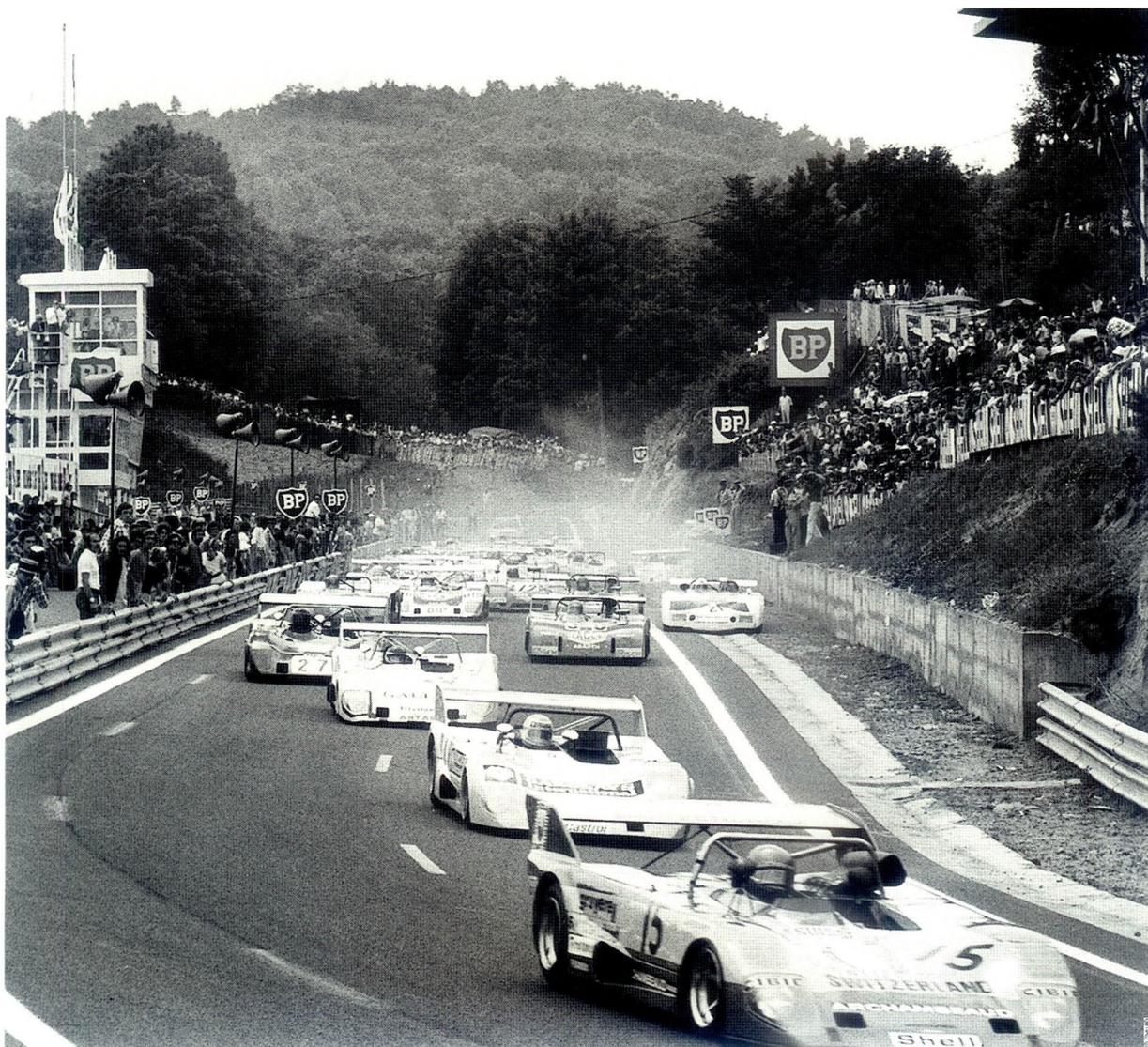


Christian NAVIAUX



EDITIONS
DU PALMIER

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES SPORT-PROTOTYPES 2 LITRES - 1970-1975



Christian NAVIAUX



EDITIONS
DU PALMIER

REMERCIEMENTS

A Monsieur Patrice Besqueut, Président de l'Automobile Club d'Auvergne, pour les résultats du circuit de Charade.
Messieurs Pierre Tritten et Jean-Paul Lajarrige qui ont bien voulu me communiquer leur documentation.

PHOTOGRAPHIES

Photos DPPI.

MISE EN PAGE : Cathy Hurel.

PHOTOGRAVURE : Christophe Girard (Delta Color).

IMPRESSION

Delta Color - 140 rue Etienne Lenoir - ZAC km Delta - 30900 Nîmes - France - Tél. (33) 04 66 04 98 50

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES SPORT-PROTOTYPES 2 LITRES - 1970-1975

édité par :  **EDITIONS
DU PALMIER**

220 route d'Alès - BP 51336 - 30016 Nîmes cédex 1 - France
Tél. (33) 04 66 23 37 50 - Fax (33) 04 66 23 96 20

Tous les ouvrages des Editions du Palmier sont présentés sur le site internet : **www.editions-palmier.fr**

© Editions du Palmier 2004

N° ISBN : 2-914920-39-3 – Dépôt légal : novembre 2004

SOMMAIRE

Avant-propos	4
---------------------------	---

Saison 1970

Règlement - Forces en présence	5
1 ^{ère} épreuve : Trophée International Paul Ricard	6
2 ^{ème} épreuve : 300 km de Hämeenlinna	8
3 ^{ème} épreuve : Taurenpokal	10
4 ^{ème} épreuve : Anderstorp	12
5 ^{ème} épreuve : Coupe du Sud-Ouest	14
6 ^{ème} épreuve : Grand Prix de Mugello	16
7 ^{ème} épreuve : Coppa Citta	20
8 ^{ème} épreuve : 500 km du Nürburgring	22
9 ^{ème} épreuve : Trophée des Ardennes	24
Classement du championnat	26

Saison 1971

Forces en présence	29
1 ^{ère} épreuve : Trophée Paul Ricard	30
2 ^{ème} épreuve : Taurenpokal	34
3 ^{ème} épreuve : Martini International Trophy	38
4 ^{ème} épreuve : Hockenheim	42
5 ^{ème} épreuve : Coupe de l'AC Bologne	46
6 ^{ème} épreuve : 500 km du Nürburgring	48
7 ^{ème} épreuve : Trophée des Dunes	50
8 ^{ème} épreuve : Trophée Ignazio Giunti	52
9 ^{ème} épreuve : 2 Heures de Jarama	54
Classement du championnat	55

Saison 1972

Règlement - Forces en présence	56
1 ^{ère} épreuve : Trophée Paul Ricard	60
2 ^{ème} épreuve : Trophée Ignazio Giunti	64
3 ^{ème} épreuve : Taurenpokal	68
4 ^{ème} épreuve : Grand Prix de Dijon	71
5 ^{ème} épreuve : Martini International Trophy	74
6 ^{ème} épreuve : Coppa Citta	77

7 ^{ème} épreuve : Coupe de l'Eifel	79
8 ^{ème} épreuve : 400 km de Barcelone	81
9 ^{ème} épreuve : 2 Heures de Jarama	83
Classement du championnat	85

Saison 1973

Forces en présence	86
1 ^{ère} épreuve : Trophée Paul Ricard	88
2 ^{ème} épreuve : Trophée Ignazio Giunti	92
3 ^{ème} épreuve : Trophée Benellé	94
4 ^{ème} épreuve : 300 kilomètres d'Auvergne	96
5 ^{ème} épreuve : Coppa Citta	100
6 ^{ème} épreuve : Coupe de l'Eifel	102
7 ^{ème} épreuve : Zeltweg	104
8 ^{ème} épreuve : 400 km de Barcelone	106
Classement du championnat	109

Saison 1974

Règlement - Forces en présence	110
1 ^{ère} épreuve : Trophée Paul Ricard	111
2 ^{ème} épreuve : 300 kilomètres d'Auvergne	114
3 ^{ème} épreuve : Trophée Etienne Aigner	118
4 ^{ème} épreuve : Coppa Citta	122
5 ^{ème} épreuve : Prix des Nations	126
6 ^{ème} épreuve : Grand Prix de Mugello	128
7 ^{ème} épreuve : 2 Heures de Jarama	130
Classement du championnat	134

Saison 1975

Forces en présence	135
1 ^{ère} épreuve : Britannica 2000	136
2 ^{ème} épreuve : Prix des Nations	138
Classement du championnat	140

Bibliographie	144
----------------------------	-----



Course inaugurale sur le circuit Paul Ricard. La diversité du matériel est encore de mise ainsi qu'en témoigne cette photo sur laquelle on retrouve une Ligier, une berlinette Alpine, une Porsche 910 et une Chevron B8.

Avant-propos

En 1968 les catégories Sport, Sport-Prototype et GT sont réorganisées et réunies en un championnat unique. Les limites de cylindrées sont fixées à 3 litres pour les Sport-Prototypes (c'est-à-dire calquées sur celles de la F1), à 5 litres pour les Sport fabriquées à au moins 25 exemplaires et illimitées pour les GT fabriquées à au moins 500 exemplaires.

Pour ces trois catégories, une classe inférieure est fixée à 2 litres. Ces "petites" voitures sont admises à participer aux mêmes épreuves que leurs grandes sœurs et peuvent notamment s'aligner dans le nouveau Championnat International des Marques.

Toutefois il faut bien reconnaître qu'à l'intérieur de ce championnat, le rôle premier de la catégorie moins de 2 litres était le plus souvent de compléter les plateaux d'engagés et, d'ailleurs, les divers organisateurs comptaient bien sur ces machines pour présenter des grilles de départ dignes de ce nom. Mais il s'agissait d'un rôle ingrat, car ces voitures n'ont jamais été très à l'aise sur les longues distances de 1000 km ou plus. En effet, les constructeurs impliqués en championnat mondial étaient intéressés avant tout par la victoire scratch – on peut les comprendre – et leur but était bien entendu de développer des machines de 3 litres ou 5 litres qui puissent répondre à cet objectif. Il n'était donc pas question pour eux d'engager des frais importants dans la fabrication de matériel qui ne puisse viser qu'une victoire de classe. Pour cette raison, les voitures de la classe 2 litres ont la plupart du temps utilisé des moteurs conçus pour la F2, certes performants, mais rarement durants. Les possesseurs de telles voitures se trouvaient donc face au choix suivant : soit participer au plus haut niveau, si leurs moyens le leur permettaient, en ne visant que d'anonymes victoires de classe, soit se limiter à des championnats nationaux. Il semble évident qu'une solution intermédiaire pouvait être trouvée, elle le fut en 1970, avec la création d'un championnat européen spécifique pour ces voitures.

Inutile de dire que la naissance de ce championnat ne fut pas vue d'un très bon œil par les organisateurs des classiques épreuves d'endurance, pour les raisons que nous avons évoquées précédemment.

Saison 1970

Règlement

Le règlement de ce nouveau championnat est identique dans ses grandes lignes à celui du championnat mondial. Les mêmes groupes de voitures y sont admis : GT Groupe 4, Sport Groupe 5 et Sport-Prototype Groupe 6.

Le barème d'attribution des points est identique : 9, 6, 4, 3, 2 et 1 points aux six premières marques classées, ainsi qu'aux six premiers pilotes de chacun des groupes 5 et 6.

La distance à parcourir doit être comprise entre 300 et 600 km, la durée minimale est fixée à deux heures. Si deux pilotes se partagent le volant d'une même voiture, les points attribués sont divisés par deux.

Dès cette première saison, on enregistre la présence des trois marques qui seront, au cours des années futures, les piliers de ce championnat, à savoir Chevron, Lola et Abarth.

Sur le plan du calendrier, dix épreuves sont prévues. Les sept meilleurs résultats seront retenus pour les championnats des marques et des pilotes.

Forces en présence

● **Abarth 2000** : la marque italienne a prévu d'être présente dans les deux catégories Gr.5 et Gr.6 sur toutes les épreuves avec trois voitures, ce qui fait d'elle un sérieux candidat pour la victoire.

La Gr.6 est nouvelle et se différencie des Gr.5 par le positionnement du moteur devant les roues arrière et la boîte de vitesses derrière celles-ci ainsi que par une carrosserie mieux profilée et plus légère de 60 à 80 kg. Elle pèse 500 kg. Toutes les Abarth utilisent le 4 cylindres 1946cc double arbre et 16 soupapes annoncé pour 250ch à 8000 tr/mn, puissance équivalente à celle du Ford FVC.

Les pilotes prévus sont d'un très bon niveau, tels Quester, Ortner, Merzario, Ahrens ou Kinnunen.

Trois pilotes privés viendront les épauler : "Pogo" et Tondelli avec leurs voitures personnelles et Swart avec le team Radio Veronica qui bénéficie du soutien de l'usine sur sa voiture de 1969.

● **Alfa-Romeo 33/2** : quelques pilotes privés devraient utiliser ce châssis équipé d'un V8 1995cc de 260ch et on espère l'implication d'Autodelta.

● **Chevron B16** : cette voiture risque d'être handicapée par le fait d'être un coupé, d'où un excès de poids d'environ 70 à 80 kg par rapport à sa rivale Lola T210.

En fait la B16 est apparue en 1969 et peu de temps après sa naissance les règles ont changé, autorisant les voitures ouvertes. L'usine engage, par l'intermédiaire de l'Escuderia Montjuich, un châssis B16 animé par un classique Ford FVC 4 cylindres 1790cc et confié à Brian Redman.

On attend également quelques équipes privées équipées du même matériel : le Worcestershire Racing avec John Burton, Ian Skales sur sa voiture personnelle, le Red Rose Motors avec son directeur John Bridges et enfin le Köpchen Tuning avec une B16-BMW pour Dieter Basche ou Dieter Quester. Charles Graemiger sera aussi de la partie avec son ancienne B8-BMW 1991cc.

● **Lola T210** : Jo Bonnier, agent Lola pour l'Europe continentale, engage un exemplaire pour lui-même. Il s'agit d'un spyder monocoque en aluminium construit pour une maintenance aussi simple que possible et équipé de la même mécanique que la Chevron.

Lola, plutôt habitué aux grosses cylindrées pour ses protos, n'était pas très partisan de la construction d'une telle voiture. Néanmoins la marque britannique s'est laissée convaincre par Bonnier, qui a pris une option sur dix voitures. Apparue en avril, la voiture a déjà roulé à Silverstone, où elle s'est montrée à son avantage face à la Chevron B16. D'autres T210 devraient venir en cours d'année épauler celle de Bonnier, bien esseulée en début de saison et pas à l'abri de quelques soucis de jeunesse. Poids 490 kg.

● **Porsche 907 et 910** : plusieurs exemplaires dotés du flat 6 1991cc donnant 220ch devraient être présents sans grandes chances de victoire. Les plus en vue pouvant être celles du BG Racing Team, qui a acquis deux châssis allégés 907 "bergspyder" issus du championnat européen de la montagne.

Il est d'ailleurs dommage que Porsche, longtemps spécialiste des petites cylindrées et notamment des 2 litres, ne soit pas intéressé par ce nouveau championnat. Sans doute ont-ils choisi de ne pas courir trop de lièvres à la fois. D'autres Porsche seront présentes en catégorie GT.



Trophée International Paul Ricard

19 avril 1970 - Le Castellet - France

100 tours de 3,264 km

Cette épreuve est non seulement la première de ce nouveau championnat, mais c'est également la première course jamais organisée sur le circuit Paul Ricard.

Le plateau est excellent, c'est de bon augure pour la suite du championnat. Le nombre de concurrents admis au départ a été porté de 25 à 30 au dernier moment et – est-ce un hasard ? – 30 voitures sont présentes, toutes assurées d'une place sur la grille.

Lors des essais libres du vendredi, chacun apprend la piste et finalement Bonnier fixe un premier temps de référence avec 1'22"4.

Le samedi les choses sérieuses commencent. Le matin, Quester, Burton et Skales connaissent des soucis avec leurs moteurs. L'après-midi, Bonnier et Redman réalisent les deux meilleurs temps loin devant Quester. Lola, Chevron et Abarth se partagent donc la 1^e ligne de la grille de départ. Burton est 4^e devant l'inattendue Daren de Richardson et les meilleures Gr.5.

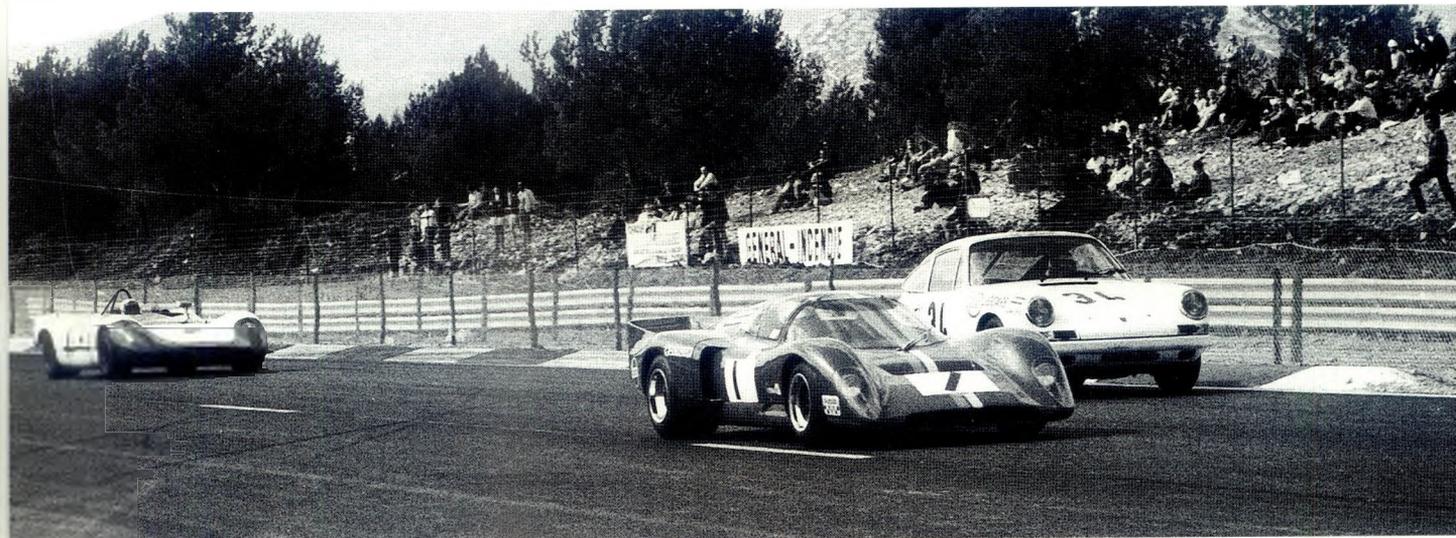
Le départ est donné lancé et Redman prend la tête devant Bonnier, Richardson, Quester, Burton et Ortner.

Au 2^e tour, Bonnier passe Redman et creuse un petit écart, tandis que Quester est 3^e. Skales a

été arrêté au drapeau noir pour absence de feux stop, il est reparti après réparation et remonte dans le classement.

L'ordre Bonnier, Redman, Quester, Burton, Richardson reste le même jusqu'au 25^e tour, lorsque Richardson doit stopper à son stand. A mi-course, Bonnier est toujours leader et à part Redman, tous les autres sont à un tour ou plus. Mais au 60^e tour, la Lola de tête commence à avoir des problèmes avec son moteur qui déjauge dans les virages et s'arrête une minute environ au 66^e tour pour reprendre du carburant. Au tour suivant, Quester abandonne et l'ordre est maintenant Redman, Bonnier, Burton, Casoni et Skales. Au 74^e tour, Burton est arrêté au drapeau noir pour la même raison que Skales précédemment et il perd sa 3^e place, qu'il réussira finalement à reconquérir. A 3 tours de la fin, Bonnier est contraint à l'abandon, câble d'accélérateur cassé, mais conserve sa place de dauphin.

Parmi les Français, Larrousse pouvait envisager la 4^e place lorsque sa vieille Porsche 907 de 1967 perdit une partie de sa carrosserie, quant à Andruet, il finissait par abandonner faute de trouver une position de conduite acceptable.



A l'attaque de la ligne droite du mistral, le Coupé Chevron B16 du futur vainqueur, Brian Redman, double une Porsche 911 S, suivie par un spyder Porsche 907.

Classement

1 Brian REDMAN	2h19'31"3/1er Gr.6
2 Joachim BONNIER	à 3 tours/2e Gr.6
3 John BURTON	à 3 tours / 3e Gr.6
4 Mario CASONI	à 3 tours / 1e Gr.5
5 Ian SKAILES	à 7 tours / 4e Gr.6
6 Ed SWART	à 7 tours / 2e Gr.5
7 "POGO"	à 7 tours / 3e Gr.5
8 Eris TONDELLI	à 10 tours / 4e Gr.5
9 Henri BALAS	à 17 tours / 1e Gr.4
10 Michel VIAL	à 19 tours / 2e Gr.4

Non classés

Martin BLACKIE	non classé
Dieter QUESTER	suspension 67e tour
Mario ILOTTE	accident 51e tour
Michel WEBER	roue AR 50e tour
Charles GRAEMIGER	b. de vitesses 49e t
Jeremy RICHARDSON	cardan 48e tour
Johannes ORTNER	batterie 47e tour
Karl von WENDT	moteur 46e tour
Willi KAUSSEN	ratés moteur 45e tour
Guy LIGIER	moyeu 44e tour
Paul VESTEY	b. de vitesses 43e t
Gérard LARROUSSE	carrosserie 42e tour
Jean-Claude ANDRUET	abandon 31e tour
Jean GUICHET	écrou roue AR 30e t
Piero BOTALLA	abandon 29e tour
Jean-Pierre NICOLAS	soupape 27e tour
Sylvain GARANT	soupape 26e tour
Claude GROLLIER	abandon 24e tour

Non partants

Jacques REY	forfait	Porsche 911T GT
Jean SAGE	forfait	Porsche 911T GT
Régis FRAISSINET	voiture pas prête	Lola T210-Ford FVC P
Guy EDWARDS	forfait	Astra RNR2-Ford FVC P
Roger NATHAN	forfait	Astra RNR2-Ford FVC P

Record du tour : Joachim BONNIER 1'21"1 144,870 kmh

Moyenne du vainqueur : 140,354 kmh

essais

Chevron B16-Ford FVC P	Chevron Cars	2e	1'21"7
Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	1'21"4
Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	4e	1'24"3
Abarth 2000 S	Abarth Corse	11e	1'27"0
Chevron B16-Ford FVC P	Ian Skailes	8e	1'26"1
Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	7e	1'26"1
Abarth 2000 S	"Pogo"	17e	1'28"5
Abarth 2000 S	Eris Tondelli	21e	1'33"0
Porsche 911T GT	Henri Balas	24e	1'38"7
Alpine A110 1300S GT	Michel Vial	27e	1'42"0
Chevron B8-BMW S	Martin Blackie	15e	1'28"3
Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	3e	1'24"2
Porsche 910 S	Wicky Racing Team	20e	1'31"6
Alfa-Romeo 33/2 S	Alfa-Romeo Deutschland	14e	1'28"0
Chevron B8-BMW P	Charles Graemiger	19e	1'30"5
Daren Mk2-Ford FVA P	Jeremy Richardson	5e	1'24"7
Abarth 2000 S	Abarth Corse	6e	1'25"4
Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	13e	1'27"5
Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	12e	1'27"1
Ligier JS1-Ford FVC P	Guy Ligier	10e	1'26"8
Porsche 910 S	Paul Vestey	22e	1'33"0
Porsche 907 P	Wicky Racing Team	9e	1'26"2
Ligier JS1-Ford FVC P	Guy Ligier	16e	1'28"4
Alfa-Romeo 33/2 S	Jean Guichet	18e	1'29"4
Abarth 2000 S	Piero Botalla	23e	1'36"2
Alpine A110 1600S GT	Jean-Pierre Nicolas	25e	1'39"2
Porsche 911T GT	Sylvain Garant	26e	1'41"7
Alpine A110 1300 GT	Claude Grollier	28e	1'50"3

Jacques Rey
Guy Edwards
Nathan Motor Racing



Arrêt aux stands pour Guy Ligier victime d'un problème de roulement de roue.



300 km de Hämeenlinna

3 mai 1970 - Finlande - 2,885 km

2 manches de 52 tours avec addition des temps

Les courses se suivent et ne se ressemblent pas. Le plateau a réduit comme peau de chagrin pour ce déplacement un peu lointain.

Sur les vingt engagés, seul neuf sont présents.

En effet, la date choisie est la même que celle de la Targa Florio. C'est la raison pour laquelle Redman est en Sicile, ainsi que l'écurie Abarth. Quant à la Nomad, elle n'a pas pu être

réparée après son accident des 1000 km de Brands Hatch.

En ce début de printemps finlandais, les abords de la piste sont encore couverts d'une épaisse couche de neige, mais le circuit est dégagé et sec. Les essais du vendredi se déroulent sous un chaud soleil et Bonnier se montre le plus rapide devant Burton et les deux Porsche 907. Mais le lendemain, il fait à nouveau froid et personne n'est en mesure d'améliorer les chronos. C'est dommage pour Swart, qui n'avait pu tourner la veille et ne peut faire mieux que l'avant-dernier temps.

Il était prévu que la course se déroule en une seule manche de 104 tours, nécessitant un ravitaillement pour quelques



A cette époque, les briefings des pilotes se faisaient encore sur la grille de départ. Les pilotes se sont rassemblés autour de la Lola du vétéran Jo Bonnier.

1e manche				essais	
1 John BURTON	52 tours	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	2e	1'22''53
2 Willi KAUSSEN	52 tours	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	3e	1'25''07
3 Roger NATHAN	à 1 tour	Astra RNR2-Ford FVC P	R. Nathan Motor Racing	6e	1'28''39
4 Ian SKAILES	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC P	Ian Skailes	5e	1'28''07
5 Ed SWART	à 4 tours	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	8e	1'38''86
6 Roland LARSSON	à 6 tours	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	9e	1'39''57
7 Karl von WENDT	à 15 tours	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	4e	1'27''75
Abandons et forfaits					
Eris TONDELLI	demi-arbre 18e tour	Abarth 2000 SP P	Eris Tondelli	7e	1'29''64
Joachim BONNIER	disqualifié 14e tour	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	1'21''59
Tony LANFRANCHI	forfait(voit. pas prête)	Nomad Mk2-BRM P	Mark König		
Paul VESTEY	forfait	Porsche 910 S	Paul Vestey		
2e manche				grille	
Joachim BONNIER*	52 tours	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	8e	
1 John BURTON	52 tours	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	1e	
2 Willi KAUSSEN	52 tours	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	2e	
3 Karl von WENDT	52 tours	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team	7e	
4 Ian SKAILES	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC P	Ian Skailes	4e	
5 Ed SWART	à 4 tours	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	5e	
6 Kurt SIMONSEN**	à 6 tours	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	6e	
Forfait					
Roger NATHAN	forfait (roulem. roue)	Astra RNR2-Ford FVC P	R. Nathan Motor Racing	3e	
*Bonnier participe hors classement après sa disqualification de la 1e manche.					
**conduit la voiture utilisée par Roland Larsson dans la 1e manche.					
Classement final					
1 John BURTON	2h27'00''42 / 1e Gr.6	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing		
2 Willi KAUSSEN	à 1'08''60 / 2e Gr.6	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team		
3 Ian SKAILES	à 3 tours / 3e Gr.6	Chevron B16-Ford FVC P	Ian Skailes		
4 Ed SWART	à 8 tours / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica		
Non classés					
R. LARSSON/K SIMONSEN	NC à 12 t / 1e Gr.4	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen		
Karl von WENDT	non classé à 15 t	Porsche 907 Spyder P	BG Racing Team		
Record du tour : John BURTON 1'22''37 122,310 kmh					

concurrents. Mais durant les essais, les organisateurs ont reçu un télégramme de la CSI leur interdisant, pour cause de sécurité, d'utiliser les stands qui sont en bois et leur enjoignant de scinder la course en 2 manches.

Bien évidemment, les pilotes ayant des voitures capables de parcourir les 104 tours sans ravitailler comptaient bien profiter de cet avantage. Ils décident ainsi d'organiser une pétition qui recueille une majorité de voix. Mais finalement les organisateurs n'ont pas d'autre choix que de suivre les consignes officielles.

Bonnier et Burton ratent leur envol au départ de la 1^e manche et c'est Kauhsen qui prend la tête devant Swart et Skailes. Mais au 4^e tour, Burton prend le commandement pour ne plus le quitter. Au 8^e tour, Bonnier s'arrête au bord de la piste avec une pompe à essence déficiente. Il décide alors de pousser sa voiture à contresens pour rejoindre les stands. Bien évidemment, il est disqualifié. Dans le parc fermé, entre les

2 manches, Roger Nathan constate que les roulements des roues arrière de son Astra sont sortis de leurs logements. Le règlement lui interdit de les remplacer et il déclare forfait pour la 2^e manche, alors que le podium était à sa portée. Kauhsen prend à nouveau le meilleur départ, devant Burton et Bonnier, que les organisateurs ont admis au départ, mais hors classement. Au huitième tour, le Suédois prend la tête et la conserve jusqu'à l'arrivée, mais c'est Burton qui reçoit le premier le drapeau à damiers.

Au cumul des 2 manches, le Britannique remporte facilement son 1^e succès international. Il précède la Porsche de Kauhsen. C'est un excellent résultat pour ce pilote allemand et pour le BG Racing Team. Malgré tout, les deux 907 "Bergspydres" seront vendues après la course, car on s'est aperçu un peu tard que la maintenance de ces voitures n'était pas à la portée d'une équipe indépendante. Pour les remplacer, le team vient de passer commande de deux Lola T210.



Taurenpokal

24 mai 1970 - Salzburgring - 3,500 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Nous retrouvons à nouveau un plateau consistant pour cette troisième épreuve, avec la présence de tous les favoris, à l'exception des Porsche du team BG, d'ores et déjà vendues. Abarth présente un deuxième châssis Gr.6 pour Ortner, tandis que Tondelli a remplacé son Abarth par une Chevron B16. Autre nouveauté, la Nomad Mk3, propulsée par un BRM V8 2 litres et confiée à Tony Lanfranchi, apporte un peu de diversité côté moteur. Malheureusement, le moteur BRM casse dès les essais libres. Les dégâts sont irréparables sur place et la petite équipe doit plier bagages.

Lors de la 1^{ère} séance d'essais, Redman et Burton connaissent quelques problèmes et Bonnier n'est pas encore arrivé, ce qui laisse le champ libre aux Abarth.

L'après-midi, le Suédois est bien là et déloge les Italiennes pour la pôle-position. Quester prend la tête au départ de la 1^{ère} manche, suivi par Ortner et Redman. Bonnier a complètement raté son envol. Dès le 1^{er} tour, Burton rentre au stand, l'arrière de sa voiture est en feu. Un embout d'injecteur est cassé, la réparation prendra dix tours. Au 2^{ème} tour, Redman s'empare du commandement. Bonnier remonte, il est 4^{ème} au 4^{ème} tour, loin derrière Ortner. Skales perd 2 tours à son stand, sa visière est couverte par l'huile que perd la Porsche de Rieder.

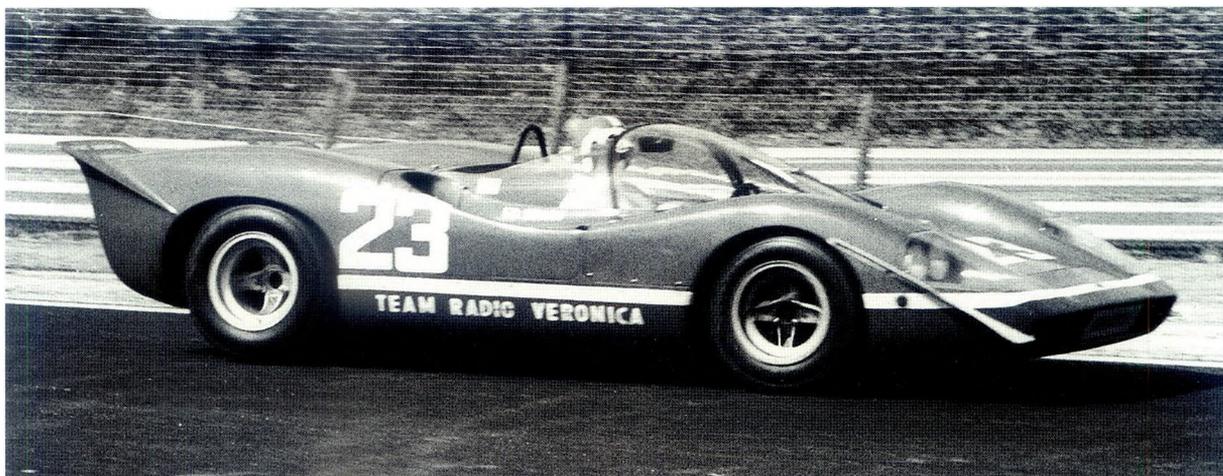
A mi-distance, Redman ralentit et doit stopper pour un changement de bougies, il perd 4 tours et abandonne le commandement à Quester. Au 31^{ème} tour, Bonnier passe Ortner et s'empare de la 2^{ème} place. Redman abandonne dans le dernier tour, le 36^{ème} pour lui.

Le départ de la 2^{ème} manche est donné 90 minutes plus tard. Cette fois, Bonnier ne se loupe pas et devance Quester. Au 4^{ème} tour, Redman, parti en fin de grille, est déjà 4^{ème}.

Au 8^{ème} il prend la tête, suivi par Quester, Bonnier, Burton et Ortner. Les cinq voitures sont si serrées que l'on craint l'accrochage. Celui-ci survient 2 tours plus tard quand Quester pousse Redman dans les glissières et part en toupie. Redman continue néanmoins en tête avec sa carrosserie endommagée, tandis que Quester chute en 7^{ème} position et tente de remonter. Devant, la bagarre fait rage entre Bonnier et Redman, jusqu'à ce que ce dernier doive stopper en panne de carburant !

Bonnier l'emporte donc devant Quester bien remonté. "Pogo" a parcouru les 2 manches sans compte-tours et Tondelli a fait toute la 2^{ème} manche avec trois rapports de boîte (2^{ème}, 3^{ème} et 5^{ème}).

Au cumul des 2 manches, Bonnier devance un quatuor d'Abarth.



Rapide et régulier, le Néerlandais Ed Swart s'imposera souvent en tête du groupe 5 (voitures de sport) au volant de son Abarth 2000 S et finira second du classement général final de la saison 70.

Autre 1e manche

1 Dieter QUESTER	40 tours
2 Joachim BONNIER	à 5''5
3 Johannes ORTNER	à 25''5
4 Jonathan WILLIAMS	à 1 tour
5 Ed SWART	à 1 tour
6 Otto STUPPACHER	à 1 ou 2 tours
7 Ernst KRAUS	à 2 tours
8 Ian SKAILES	à 2 tours

Abarth 2000 SP P
Lola T210-Ford FVC P
Abarth 2000 SP P
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S
Porsche 910 S
Porsche 907 P
Chevron B16-Ford FVC P

Abarth Corse
Ecurie Bonnier
Abarth Corse
Abarth Corse
Team Radio Veronica
Bosch Racing Team
Scuderia Auto Neuser
Ian Skailes

essais

3e	1'17''8
1e	1'17''4
2e	1'17''6
6e	1'20''1
9e	1'22''2
10e	1'22''3
17e	1'24''6
15e	1'23''6

Autres pilotes classés

Lambert HOFER
Kurt RIEDER
Charles GRAEMIGER
Kurt SIMONSEN /Roland LARSSON
Eris TONDELLI
"POGO"

Porsche 910 S
Porsche 906 S
Chevron B8-BMW S
Porsche 911S GT
Chevron B16-Ford FVC P
Abarth 2000 SP S

Bosch Racing Team
Kurt Rieder
Charles Graemiger
Kurt Simonsen
Eris Tondelli
"Pogo"

13e	1'22''7
11e	1'22''4
18e	1'25''6
24e	1'33''2
8e	1'21''7
16e	1'23''6

Non classés

Brian REDMAN	distributeur 36e t
John BURTON	termine à 10 tours
Hans-Dieter BLATZHEIM	moteur vers 20e t
Ennio BONOMELLI	moteur 9e tour

Chevron B16-Ford FVC P
Chevron B16-Ford FVC P
Porsche 907 8 cyl. P
Porsche 910 S

Chevron Cars
Worcestershire Racing
Hans-Dieter Blatzheim
Ennio Bonomelli

4e	1'18''2
5e	1'20''1
7e	1'21''7
12e	1'22''5

Autres pilotes au départ

Angus CLYDESDALE
Andrew FLETCHER
Hans SCHULZE-SCHWERING
Paul VESTEY
Thomas BETZLER
Georg KOLTAY

Chevron B8-BMW S
Chevron B8-BMW S
Porsche 910 S
Porsche 910 S
Alpine-Renault GT
Porsche 911S GT

Intertech Steering Wheels
Andrew Fletcher
Hans Schulze-Schwing
Paul Vestey
Georg Koltay

19e	1'26''5
20e	1'26''7
21e	1'27''8
22e	1'28''3
23e	1'29''4
25e	1'40''4

Non partants

Michel WEBER	forfait (moteur)
Tony LANFRANCHI	forfait (moteur)
Ludwig AUER	forfait (trop lent)
Hubert HOFMANN	forfait (moteur)
Claude GROLLIER	forfait
"PATRIZIA"	forfait
Georg LOOS	forfait

Alfa-Romeo 33/2 S
Nomad Mk3-BRM P
Lotus Europa GT
Lotus Elan GT
Alpine-Renault GT
AMS-Novamotor 1000 P
Porsche 911 GT

Alfa-Romeo Deutschland
Mark König

14e	1'23''0
	1'20''1

2e manche :

1 Joachim BONNIER	40 tours
2 Dieter QUESTER	à 33''7
3 Johannes ORTNER	à 1'01''6
4 Jonathan WILLIAMS	40 tours
5 Ed SWART	à 1 tour
6 "POGO"	à 1 tour
7 Eris TONDELLI	à 2 tours
8 Ian SKAILES	à 2 tours

Lola T210-Ford FVC P
Abarth 2000 SP P
Abarth 2000 SP P
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S
Chevron B16-Ford FVC P
Chevron B16-Ford FVC P

Ecurie Bonnier
Abarth Corse
Abarth Corse
Abarth Corse
Team Radio Veronica
"Pogo"
Eris Tondelli
Ian Skailes

grille

2e
1e
3e
4e
5e
8e

Autres pilotes classés

Ernst KRAUS	à 2 tours
Brian REDMAN	à 3 t (panne essence)
Lambert HOFER	
Kurt RIEDER	
Charles GRAEMIGER	
Kurt SIMONSEN/Roland LARSSON	

Porsche 907 P
Chevron B16-Ford FVC P
Porsche 910 S
Porsche 910 S
Chevron B8-BMW S
Porsche 911S GT

Scuderia Auto Neuser
Chevron Cars
Bosch Racing Team
Kurt Rieder
Charles Graemiger
Kurt Simonsen

7e
15e

Non classés

John BURTON	injecteur et incendie
Otto STUPPACHER	abandon

Chevron B16-Ford FVC P
Porsche 910 S

Worcestershire Racing
Bosch Racing Team

6e

Classement final :

1 Joachim BONNIER	1h44'00''21/ 1e Gr.6
2 Dieter QUESTER	à 28''23 / 2e Gr.6
3 Johannes ORTNER	à 1'21''64 / 3e Gr.6
4 Jonathan WILLIAMS	à 1 tour / 1e Gr.5
5 Ed SWART	à 2 tours / 2e Gr.5
6 Ernst KRAUS	à 4 tours / 4e Gr.6
7 Ian SKAILES	à 4 tours / 5e Gr.6
8 Lambert HOFER	à 6 tours / 3e Gr.5
9 Kurt RIEDER	à 6 tours / 4e Gr.5
10 Charles GRAEMIGER	à ? tours / 5e Gr.5
11 Brian REDMAN	à 8 tours / 6e Gr.6
Kurt SIMONSEN /Roland LARSSON	1e Gr.4

Lola T210-Ford FVC P
Abarth 2000 SP P
Abarth 2000 SP P
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S
Porsche 907 P
Chevron B16-Ford FVC P
Porsche 910 S
Porsche 906 S
Chevron B8-BMW S
Chevron B16-Ford FVC P
Porsche 911S GT

Ecurie Bonnier
Abarth Corse
Abarth Corse
Abarth Corse
Team Radio Veronica
Scuderia Auto Neuser
Ian Skailes
Bosch Racing Team
Kurt Rieder
Charles Graemiger
Chevron Cars
Kurt Simonsen

Record du tour : non communiqué**Moyenne du vainqueur** : 195,580 kmh



Anderstorp

7 juin 1970 - Suède - 4 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

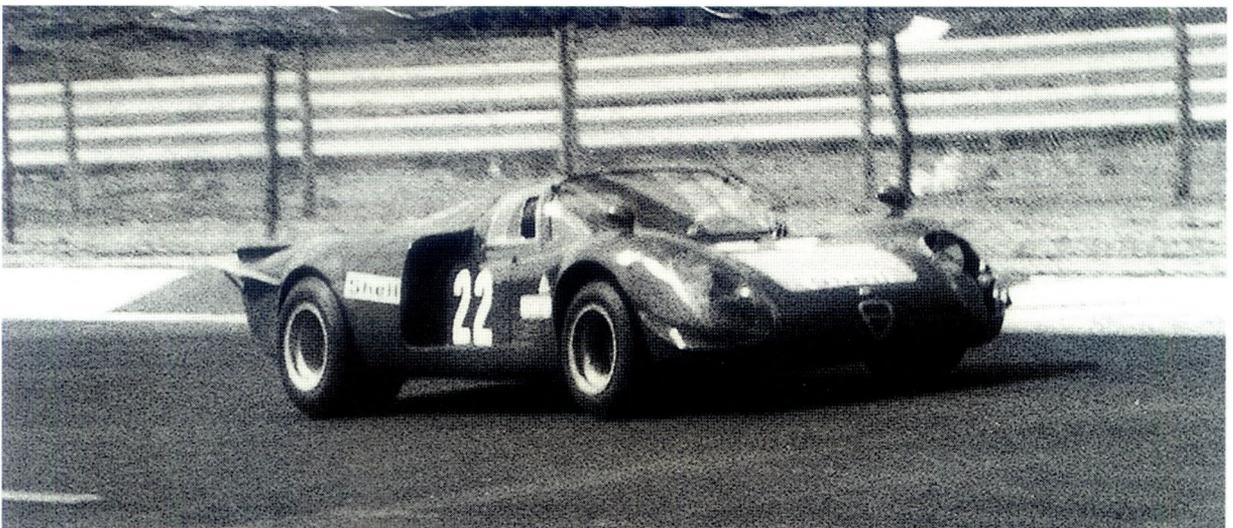
Les principaux protagonistes sont à nouveau présents. On note quand même les absences des Chevron de Skailles et de Tondelli. Tandis qu'apparaît le Köpchen Tuning avec sa Chevron B16-BMW pilotée par Dieter Basche. Le moteur allemand est un 16 soupapes issu de la F2 dont la cylindrée a été portée à 2 litres. Il est annoncé pour 272ch, ce qui en ferait le plus puissant du lot, par contre la voiture est plus lourde que sa sœur à moteur FVC. Bonnier a beaucoup travaillé sur sa Lola, qui vient de perdre 40 kg ! Une deuxième T210 vient lui prêter main forte, aux mains de von Wendt, en lieu et place de l'ancienne Porsche 907 "Bergspyder". Sur l'une des Abarth Gr.6 on note la présence de l'idole locale Reine Wisell. Autre Suédois présent, Troberg pilote sa Focus construite sur une base de Lotus 23.

Abarth a loué le circuit pour une journée avant les essais officiels. Quester en profite pour faire une sortie de piste. Sa voiture est endommagée, mais c'est surtout en la ramenant sur la piste que l'Autrichien achève de la détruire. Carlo Abarth est présent, le ton monte entre les deux hommes et Quester est prié de rentrer chez lui. Cela fait une Abarth Gr.6 en moins ! Redman est également victime d'un spectaculaire accident durant les qualifications, mais sa voiture est réparable.

Finalement c'est Bonnier qui se montre le plus rapide, devant Wisell. Deux Suédois en 1^{er} ligne, voici une belle affiche pour la course.

Avant le départ de la 1^{er} manche, une minute de silence est observée à la mémoire de Hans Laine, décédé la semaine précédente aux 1.000 km du Nürburgring. Wisell s'empare du commandement devant Bonnier, von Wendt et Burton. Redman a raté son départ et se trouve en milieu de peloton. Au 1^{er} passage, Bonnier est en tête. Wisell le suit jusqu'au 17^{em} tour, quand un problème de pompe à essence dû à des vibrations l'oblige à deux longs arrêts. Au 8^{em} tour, Redman est revenu en 4^{em} position. Il devient 3^{em} quand Burton stoppe brièvement pour équilibrer son train avant, puis 2^{em} en doublant von Wendt au 24^{em} tour.

Redman prend la tête au départ de la 2^{em} manche, devant Bonnier, Burton, Swart et Basche. Burton effectue deux tête-à-queue à cause de son câble d'accélérateur et doit se retirer. Au 11^{em} tour Bonnier prend l'avantage sur Redman, qui le redouble dix tours plus tard. Pendant ce temps, Edwards percute Troberg qui est contraint à l'abandon. Quelques tours avant la fin, Bonnier surprend à nouveau Redman et parvient à creuser un tout petit écart. Basche est 4^{em} avec la Chevron-BMW qui semble capable de concurrencer les meilleurs FVC et Abarth.



1e manche :				essais	
1 Joachim BONNIER	40 tours	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	1'35"0
2 Brian REDMAN	40 tours	Chevron B16-Ford FVC P	Chevron Cars	3e	1'36"3
3 Karl von WENDT	40 tours	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	6e	1'37"7
4 John BURTON	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	4e	1'36"8
5 Johannes ORTNER	à 1 tour	Abarth 2000 S	Abarth Corse	7e	1'37"8
6 Dieter BASCHE	à 1 tour	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning	5e	1'37"4
7 Ed SWART	à 1 tour	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	8e	1'39"0
8 "POGO"	à 1 tour	Abarth 2000 S	"Pogo"	12e	1'41"1
9 Picko TROBERG	à 1 tour	Focus-Ford FVA P	AB Sportscars	10e	1'39"8
Autres pilotes classés					
Leif HANSEN		Porsche 914/6 GT			
Bengt EKBERG		Porsche 911 GT			
Jan AGREN		Lotus Elan GT			
Sten FRODHE		Porsche 911 GT			
Non classés					
Reine WISELL	pompe essence 34e t	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	2e	1'36"1
Edward NEGUS	carburateur	Chevron B8-BMW S	Edward Negus	15e	1'45"6
Michel WEBER	transmission	Alfa-Romeo 33/2 S	Alfa-Romeo Deutschland	13e	1'43"2
Guy EDWARDS	alimentation	Astra RNR2-Ford FVC P	Guy Edwards	11e	1'40"5
Jeremy RICHARDSON	suspension AR	Daren Mk2-Ford FVA P	Jeremy Richardson	9e	1'39"6
Mark KÖNIG	moteur 8e tour	Nomad Mk2-BRM P	Mark König	16e	1'50"5
Autres pilotes au départ					
K. SIMONSEN /R. LARSSON		Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	18e	1'54"5
Claude GROLLIER		Alpine-Renault A110 GT	Claude Grollier	22e	2'07"9
Ole FALL		Porsche 911 GT			
Jan LUNDGARDH		Porsche 911S GT	Jan Lundgardh	20e	1'56"1
Non partants					
Andrew FLETCHER	forfait (incendie)	Chevron B8-BMW S	Andrew Fletcher	14e	1'44"0
Dieter QUESTER	forfait (accid. essais)	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse		
2e manche :				grille	
1 Joachim BONNIER	40 tours	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	
2 Brian REDMAN	à 2"	Chevron B16-Ford FVC P	Chevron Cars	2e	
3 Johannes ORTNER	40 tours	Abarth 2000 S	Abarth Corse	5e	
4 Dieter BASCHE	à 1 tour	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning	6e	
5 Ed SWART	à 1 tour	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	7e	
6 "POGO"	à 1 tour	Abarth 2000 S	"Pogo"	8e	
7 Guy EDWARDS	à 1 tour (bielle)	Astra RNR2-Ford FVC P	Guy Edwards		
Autres pilotes classés					
Leif HANSEN		Porsche 914/6 GT			
Bengt EKBERG		Porsche 911 GT			
Jan AGREN		Lotus Elan GT			
Sten FRODHE		Porsche 911 GT			
Non classés					
Picko TROBERG	collision 17e tour	Focus-Ford FVA P	AB Sportscars	9e	
John BURTON	cable d'accél. 7e t	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	4 e	
Karl von WENDT	demi-arbre au départ	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	3e	
17 voitures au départ de cette manche					
Classement final :					
1 Joachim BONNIER	2h09'49"5/ 1e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier		
2 Brian REDMAN	à 22"6 / 2e Gr.6	Chevron B16-Ford FVC P	Chevron Cars		
3 Johannes ORTNER	à 1 tour / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	Abarth Corse		
4 Dieter BASCHE	à 2 tours / 3e Gr.6	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning		
5 Ed SWART	à 2 tours / 2e Gr.5	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica		
6 "POGO"	à 2 tours / 3e Gr.5	Abarth 2000 S	"Pogo"		
7 Leif HANSEN	à 11 tours / 1e Gr.4	Porsche 914/6 GT			
8 Bengt EKBERG	à ? tours / 2e Gr.4	Porsche 911 GT			
9 Jan AGREN	à ? tours / 3e Gr.4	Lotus Elan GT			
10 Sten FRODHE	à ? tours / 4e Gr.4	Porsche 911 GT			
Non classé					
Guy EDWARDS	non classé	Astra RNR2-Ford FVC P	Guy Edwards		
Record du tour : non communiqué					
Moyenne du vainqueur: 148,300 kmh					

Ci contre : Même si elles n'étaient pas très anciennes, les Alfa Romeo 33 2 litres, conçues pour des courses de plus longue distance et dont le développement avait été arrêté au profit du modèle 3 litres, ne purent longtemps faire illusion face aux Lola, Chevron et Abarth conçues pour le sprint. Ici l'Allemand Weber fut l'un des derniers représentants de la marque dans cette catégorie.



Coupe du Sud-Ouest

5 juillet 1970 - Hockenheim - 6,788 km

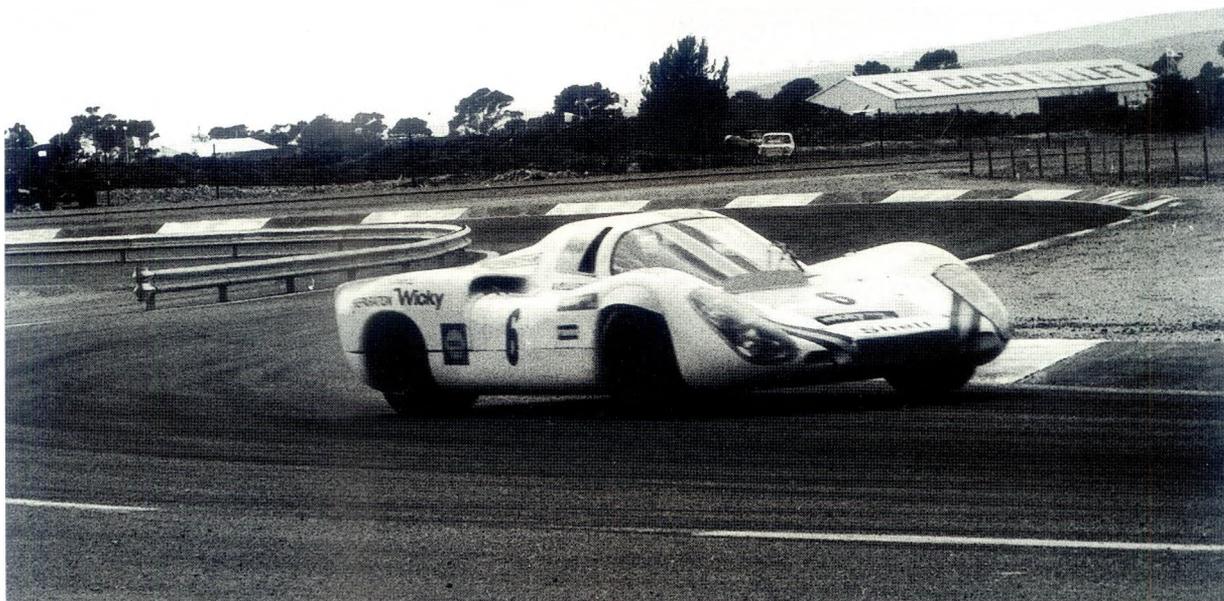
2 manches de 30 tours avec addition des temps

Les principaux animateurs sont là. Après ses frasques d'Anderstorp, Quester a quitté Abarth et remplace Basche sur la Chevron-BMW, tandis que le Red Rose Motors fait sa première apparition avec la Chevron B16 de John Bridges. Toutes les Abarth d'usine sont engagées en Gr.6 pour ne pas concurrencer Swart au championnat pilotes. Ahrens, familier des lieux, domine les essais avec son Abarth. Il devance Redman et Bonnier, tandis que Bridges est accablé d'ennuis.

Le départ de la 1^{ère} manche est donné lancé et Redman est le plus prompt. Mais au premier passage il est devancé par von Wendt, Ahrens et Bonnier. Ce dernier prend bientôt le commandement et augmente son avance, tandis que Burton fait un tête à queue et Brambilla a des problèmes de bougies. Après un second tête-à-queue, la Chevron de Burton refuse de redémarrer. Le Britannique rentre à pied au

stand et revient avec une batterie neuve, mais sans succès. Au 9^{ème} tour, Merzario ne peut éviter la Lola de von Wendt en perdition à la chicane, les deux pilotes abandonnent. La fin de la manche est sans surprise, Bonnier devance Ahrens et Redman dont la tenue de route s'est dégradée.

Dans la 2^{ème} manche, c'est Ahrens qui prend le meilleur départ, mais Bonnier et Redman sont tout près. Quester, parti en fond de grille, fait une superbe remontée et Burton abandonne avec un moteur fatigué. Au 4^{ème} tour, Bonnier s'empare du commandement. Pas pour longtemps, car trois tours plus tard, il doit s'incliner devant Quester déchaîné. Au même instant, Ahrens doit se retirer, c'en est fini des chances d'Abarth. Au 21^{ème} tour, Bonnier reprend la tête pour ne plus la quitter. Quester part en tête à queue dans le stadium et laisse la place de dauphin à Redman.



Pas plus que les Alfa Romeo 33, les Porsche 907 et 910 ne purent longtemps faire illusion face aux Chevron, Lola et Abarth. Ici le Suisse André Wicky, sur sa 907, obtint à Hockenheim le dernier point de la saison pour cette marque. Ci-dessus, l'une de ses voitures sur le circuit Paul Ricard.

1e manche

1 Joachim BONNIER	1h07'51''0	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	essais	3e	2'14''8
2 Kurt AHRENS	30 tours	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse		1e	2'13''7
3 Brian REDMAN	à 25''6	Chevron B16-Smith FVC P	Chevron Cars		2e	2'14''2
4 Hans-Dieter BLATZHEIM	à 1 tour	Porsche 907 8 cylindres P	Hans-Dieter Blatzheim			
5 John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC P	Red Rose Motors			
6 Ed SWART	à 1 tour	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	10e		2'20''6
7 André WICKY	à 1 tour	Porsche 907 P	Wicky Racing Team			
8 Ernst KRAUS	à 2 tours	Porsche 907 P	Scuderia Auto Neuser			
9 Hans SCHULZE-SCHWERING	à 2 tours	Porsche 910 S	Hans Schulze-Schwering			
10 Charles GRAEMIGER	à 2 tours	Chevron B8-BMW S	Charles Graemiger			

Autre pilote classé :

Roland LARSSON

Abandons et forfaits :

Dieter QUESTER	électricité	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning	6e	2'15''8
Ernesto BRAMBILLA	moteur	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	8e	2'16''9
Arturo MERZARIO	collis. von Wendt 9e t	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	7e	2'16''0
Karl von WENDT	collis. Merzario 9e t	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	4e	2'15''2
John BURTON	tête à queue et calé	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	5e	2'15''8
"POGO"	tringlerie de boîte 2e t	Abarth 2000 S	"Pogo"		
Willi KAUSHEN	forfait (moteur)	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team		
Carlo FACETTI	forfait (non présent)	Lola T210-Ford FVC P	Carlo Zuccoli		
Régis FRAISSINET	forfait (non présent)	Lola T210-Ford FVC P			

Autres pilotes au départ :

Brian ROBINSON		Chevron B16-Ford FVC P	Brian Robinson		
Peter WICHERT		Abarth 2000 S	Peter Wichert		
Lambert HOFER		Porsche 910 S	Bosch Racing Team		
Gerhard SCHÜLLER		Chevron B16-Ford FVC P	Gerhard Schüller	9e	2'18''3
Ernst SEILER		Porsche 914/6 GT			
Horst MUNDSCHITZ		Lotus 47-Ford FVA	Valvoline Racing Team		
Otto STUPPACHER		Porsche 910 S	Bosch Racing Team		
Rolf LIEB		Porsche 911S GT	Rolf Lieb		
Siegfried RIEGER		Porsche 906 S			

Record du tour : Joachim BONNIER 2'11''6 . **Moyenne du vainqueur :** 180,000 kmh**2e manche**

				grille	
1 Joachim BONNIER	1h06'59''9	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	
2 Brian REDMAN	à 8''3	Chevron B16-Smith FVC P	Chevron Cars	3e	
3 Dieter QUESTER	à 23''4	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning		
4 John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC P	Red Rose Motors	5e	
5 Hans-Dieter BLATZHEIM	à 1 tour	Porsche 907 8 cylindres P	Hans-Dieter Blatzheim	4e	
6 Ed SWART	à 1 tour	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	6e	
7 Ernst KRAUS	à 2 tours	Porsche 907 P	Scuderia Auto Neuser	8e	
8 André WICKY	à 2 tours	Porsche 907 P	Wicky Racing Team	7e	
9 Ernst SEILER	à 4 tours	Porsche 914/6 GT			
10 Hans SCHULZE-SCHWERING	à 5 tours	Porsche 910 S	Hans Schulze-Schwering	9e	

Autres pilotes classés :

Charles GRAEMIGER à 5 tours Chevron B8-BMW S Charles Graemiger 10e

Roland LARSSON

Abandons :

Brian ROBINSON	panne d'essence 26e t	Chevron B16-Ford FVC P	Brian Robinson		
Kurt AHRENS	moteur 7e tour	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	2e	
John BURTON	moteur	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing		

Autre pilote au départ :

Rolf LIEB Porsche 911S GT Rolf Lieb

20 voitures au départ de cette manche.

Record du tour : Dieter QUESTER 2'11''9. **Moyenne du vainqueur :** 182,300 kmh**Classement final :**

1 Joachim BONNIER	2h14'50''9 / 1e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier		
2 Brian REDMAN	à 33''9 / 2e Gr.6	Chevron B16-Smith FVC P	Chevron Cars		
3 Hans-Dieter BLATZHEIM	à 2 tours / 3e Gr.6	Porsche 907 8 cylindres P	Hans-Dieter Blatzheim		
4 John BRIDGES	à 2 tours / 4e Gr.6	Chevron B16-Ford FVC P	Red Rose Motors		
5 Ed SWART	à 2 tours / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica		
6 Ernst KRAUS	à 3 tours / 5e Gr.6	Porsche 907 P	Scuderia Auto Neuser		
7 André WICKY	à 3 tours / 6e Gr.6	Porsche 907 P	Wicky Racing Team		
8 Hans SCHULZE-SCHWERING	à 7 tours / 2e Gr.5	Porsche 910 S	Hans Schulze-Schwering		
9 Charles GRAEMIGER	à 7 tours / 3e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Charles Graemiger		

Autre pilote classé :

Roland LARSSON

Non classés :

Dieter QUESTER		Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning
Ernst SEILER		Porsche 914/6 GT	

Record du tour : Joachim BONNIER 2'11''6 (1e manche). **Moyenne du vainqueur :** 181,200 kmh



Grand Prix de Mugello

19 juillet 1970 - Italie

5 tours de 66,200 km

Plus de cent voitures au départ de ce qui reste, avec la Targa Florio, l'une des dernières véritables courses sur route. Mais il se murmure déjà que les jours de ce grand circuit sont comptés.

On regrette l'absence des Lola T210 de Bonnier et du BG Racing Team. Elford est au volant de la Chevron de Redman, car ce dernier remplace le regretté Piers Courage au GP de Grande-Bretagne. On note le retour de Skales, mais surtout l'effort fourni par Abarth qui présente cinq voitures, confiées à Messieurs Kinnunen, Vaccarella, Ortner, Merzario et Van Lennep. Des pointures, certes, mais seuls les deux premiers nommés disposent du nouveau modèle à moteur central. En vérité, il serait temps que la marque italienne se réveille. Car malgré trois voitures d'usine sur chaque rendez-vous, on attend encore la première victoire ! A domicile, celle-ci semble indispensable. Autres clients sérieux : Zuccoli et Galli avec deux Lola T210, Zadra et son Abarth, ainsi que la Lancia Fulvia Speciale confiée à Sandro Munari.

Aux essais, Merzario se montre le plus rapide devant Van Lennep, mais les chronos n'ont qu'une valeur relative puisque le départ doit être donné dans l'ordre des numéros. Parmi les malchanceux, Vaccarella endommage irrémédiablement son Abarth Gr.6 et devra partager le volant de la Gr.5 avec Ortner. Galli est immobilisé en panne sur le circuit, mais reste confiant sur le potentiel de sa Lola. Quant à Maglioli, il s'arrête également, mais pour d'autres raisons. En effet, pour ne pas dévoiler à ses adversaires de classe le potentiel de sa Lancia, il cache sa voiture dans un village pendant une minute à chaque tour !

Les départs sont donnés à intervalles de dix secondes. Avec son n°1, Merzario est le premier à s'élancer. Il parcourt le premier tour en 30'13''9. Elford arrive ensuite et s'arrête avec une fuite d'essence qui inonde son siège et lui

occasionne des brûlures. La fuite est colmatée et on mouille le pilote avec de l'eau pour calmer la douleur ! Galli a été très rapide et a doublé quatre concurrents. En Gr.5, Vaccarella est en tête, mais une pierre a crevé son radiateur et il doit abandonner. Ortner n'aura même pas le temps de prendre le volant.

Merzario parcourt le deuxième tour en 29'53''5 et devance Van Lennep de 26'', suivi par Kinnunen, Zuccoli, Hezemans, Zadra, Burton et Elford qui remonte. En Gr.5, c'est maintenant "Pogo" qui est en tête. Galli est très attardé, son câble d'accélérateur a cassé.

Kinnunen effectue un superbe troisième tour en 29'38''3, plus rapide que Merzario, mais il doit s'arrêter pour ravitailler. Elford, qui baigne dans l'eau et l'essence, a glissé sur son siège et est sorti de la piste. Munari est légèrement sorti lui aussi et doit s'arrêter longuement pour réparer les dégâts.

A la fin du quatrième tour, Merzario stoppe pour ravitailler et Kinnunen s'empare de la première place avec six secondes d'avance. Merzario repart comme un furieux, il lui reste un tour pour tenter de refaire son retard. Par précaution, Swart ravitaille inutilement et ne peut redémarrer, tout comme Hezemans. Galli se console en réalisant le tour le plus rapide, quant à Burton, 6^e, il heurte violemment le rail.

A la moitié du 5^e et dernier tour, Merzario a comblé son retard et franchit la ligne d'arrivée avec 3''4 d'avance sur Kinnunen, qui se plaint d'avoir été mal informé par son stand. C'est une victoire écrasante pour Abarth – enfin ! – mais les plus rapides en piste étaient bien Galli et sa Lola.

La course est malheureusement assombrie par deux accidents graves : Giacomini, dont la jambe gauche devra être amputée et Appleby, victime de multiples fractures. Cela ne plaide évidemment pas en faveur du maintien de ce circuit.

Classement			essais	
1 Arturo MERZARIO	2h30'28"8 / 1e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	29'51"1
2 Leo KINNUNEN	à 3"4 / 2e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	31'35"0
3 Gijs VAN LENNEP	à 1'11"3 / 3e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	29'57"9
4 Carlo ZUCCOLI	à 3'42"4 / 4e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	Carlo Zuccoli	
5 "POGO"	à 7'44"8 / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	"Pogo"	
6 Teodoro ZECCOLI /Guido NICOLAI	à 14'46"8 / 5e Gr.6	Alfa-Romeo 33/2 P	SCAR	
7 Ennio BONOMELLI	à 15'44"7 / 2e Gr.5	Porsche 910 S	Ennio Bonomelli	
8 Mauro NESTI	à 18'38"9 / 6e Gr.6	Abarth 1000 SP P	Mauro Nesti	
9 Sandro MUNARI	à 20'24"5	Lancia Fulvia Special 1600 P	Squadra Corse	32'31"0
10 Paul VESTEY	à 21'25"4 / 3e Gr.5	Porsche 910 S	Paul Vestey	
11 Dominique MARTIN	à 21'26"5	Porsche 907 P	Zitro Racing Team	
12 Hans-Dieter BLATZHEIM	à 22'52"7	Porsche 907 8 cyl P	Hans-Dieter Blatzheim	
13 Nanni GALLI	à 23'41"0	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Evergreen	30'38"9
14 Pietro LO PICCOLO	à 23'51"8	Ferrari-Dino 2065 P	Pietro Lo Piccolo	
15 Mark KÖNIG	à 27'22"2	Nomad Mk2-BRM P	Mark König	
16 Aldo BARDELLI	à 27'35"3	Alfa-Romeo 33/2 P	SCAR	
17 James TANGYE	à 28'33"2 / 4e Gr.5	Chevron B8-BMW S	James Tangye	
18 Eris TONDELLI /Toine HEZEMANS	à 1 tour (démarreur)	Chevron B16-Ford FVC P	Eris Tondelli	31'13"3
19 Ed SWART	à 1 tour (démarreur)	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	
20 Antonio ZADRA	à 1 tour	Abarth 2000 SP P	Scuderia Trentina	
Autres pilotes classés				
Martin DAVIDSON	à 1 tour	Jerboa 1000-BMC P	Jack Wheeler	
Francesco PATANÉ	à 1 tour	Abarth 1000 SP P	Francesco Patane	
Raffaele PINTO	à 1 tour / 1e Gr.4	Lancia Fulvia HF 1600 GT	Squadra Corse	
Gianpaolo BENEDETTI	à 1 tour / 2e Gr.4	Opel GT 1900 GT	Virgil Conrero	
Claudio MAGLIOLI	à 1 tour / 3e Gr.4	Lancia Fulvia HF 1300 GT	Squadra Corse	
Amilcare BALLESTRIERI	à 1 tour / 4e Gr.4	Lancia Fulvia HF 1600 GT		
Giancarlo GALIMBERTI	à 1 tour / 5e Gr.4	Lancia Fulvia HF 1600 GT		
Ian HALL	à 1 tour	Austin-Healey Sprite 1100 P		
Jeremy RICHARDSON	à 2 tours (mécanique)	Daren Mk2B-Hart P	Jeremy Richardson	
"RICCARDONE"	6e Gr.5	Abarth 2000 S	"Riccardone"	
Roger NATHAN	perd une roue	Astra RNR2-Ford P	Roger Nathan Motor Racing	
"RO"	6e Gr.4	Alpine-Renault A110 1300 GT		
Girolamo CAPRA /Angelino LEPRI		Alpine-Renault A110 1300 GT		
David ANDREWS		MG Midget 1300 P		
"MASSIMO"		Porsche 911 GT		
G. SCHON		Porsche 911 GT		
Kurt SIMONSEN	abandon mais classé	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	
Non classés				
John BURTON	accident 4e tour	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	31'41"6
Arthur APPLEBY	accident 4e tour	Austin-Healey Sprite P	Arthur Appleby	
Edward NEGUS	accident 3e tour	Chevron B8-BMW S	Edward Negus	
Vic ELFORD	accident 3e tour	Chevron B16-Ford FVC P	Chevron Cars	31'23"4
Ian SKAILES	courroie 3e tour	Chevron B16-Ford FVC P	Ian Skailes	
Kurt RIEDER	suspension 2e tour	Porsche 906 S		
Mike COOMBE /Piers FORRESTER	embrayage 2e tour	Porsche 906 S	Opposite Lock Club	
Nino VACCARELLA/Johannes ORTNER*	radiateur percé 1e tour	Abarth 2000 S	Abarth Corse	
"GI-BI" / "RAFFY"	accident 1e tour	Abarth 2000 S	Scuderia Brescia Corse	
Lambert HOFER	injection 1e tour	Porsche 910 S	Bosch Racing Team	
Ugo LOCATELLI /Maurizio ZANETTI	b. de vitesses 1e tour	AMS 1000 P		
Ildo GONFIOTTI	moteur 1e tour	Alfa-Romeo GTA 1600 GT		
Giuseppe GIACOMINI	accident 1e tour	Alpine-Renault A110 1300 GT		
Stanley ROBINSON /John BLANCKNEY	b. de vitesses 1e tour	Unipower GT-Ford FVA P	Stanley Robinson	
Peter RICHARDSON	soupape 1e tour	Daren Mk2B-Ford SCA P		
Silvio VAGLIO /Rolando VAGLIO	abandon	Abarth 1000 S		
Moreno BALDI / BORETTI	abandon	ATS 1000-Ford P	Moreno Baldi	
Pierluigi MUCCINI	abandon	De Sanctis 1000 P		
Piergiorgio PELLEGRIN	abandon	Abarth 1000 P		
"GERO"	abandon	OSCA 1000 P		
Sylvain GARANT /André WICKY	abandon	Porsche 911T GT		
Giani BELLI / Carlo BELLI	abandon	Alfa-Romeo GTA 1600 GT		
Augusto DE PAOLI	moteur	Opel GT 1900 GT		
David WEIR / Mike OGIER	abandon	Porsche 911S GT	David Weir	
Autres pilotes au départ				
Giovanni ALBERTI		Alfa-Romeo 33 P		
Willy MEIER		Porsche 910 S	Willy Meier	
Alessandro FABRONI-ROSATI			Porsche 906 S	
Alessandro Fabroni-Rosati				
Eugenio TINGHI		Alfa-Romeo TZ1 S	Eugenio Tinghi	
Piero MONTICONE		Porsche 906 S	Piero Monticone	
Nick AMEY		Triumph Spitfire P	Nick Amey	
Otto STUPPACHER		Porsche 910 S	Bosch Racing Team	

(Suite des résultats en page 18)

Tony GOODWIN /Peter TAGGART
"CAM"

Antonio NICODEMI/"SHANGRI-LA"
"CINNO"

Charles CUENOD
Mo LARINI
Claus REISCH
Gustav SCHLUP

Non partants

Nino VACCARELLA
Roberto RIMONDI /Alex BRAGA
Peter COX / Colin MALKIN
Alberto GIRARDINI
Luigi GALAZZO /G BALOCCA
Joachim BONNIER
Karl von WENDT
Willi KAUSEN

forfait (accid. essais)
forfait (accid. essais)
forfait (accid. essais)
forfait
forfait
forfait
forfait
forfait

Chevron B6/8-BMW P
Porsche 914/6 GT
Porsche 907 P
Ferrari-Dino 206S P
Porsche 911R P
Alfa-Romeo GTA 2000 S
Alfa-Romeo 33/2 S
Porsche 914/6 GT

Vestry Garage

Antonio Nicodemi
"Cinno"

Abarth 2000 SP P
Raymond 1000
Triumph GT6 P
Alfa-Romeo GTA 1600 GT
Alfa-Romeo GTA 1600 GT
Lola T210-Ford FVC P
Lola T210-Ford FVC P
Lola T210-Ford FVC P

Ecurie Bonnier
BG Racing Team
BG Racing Team

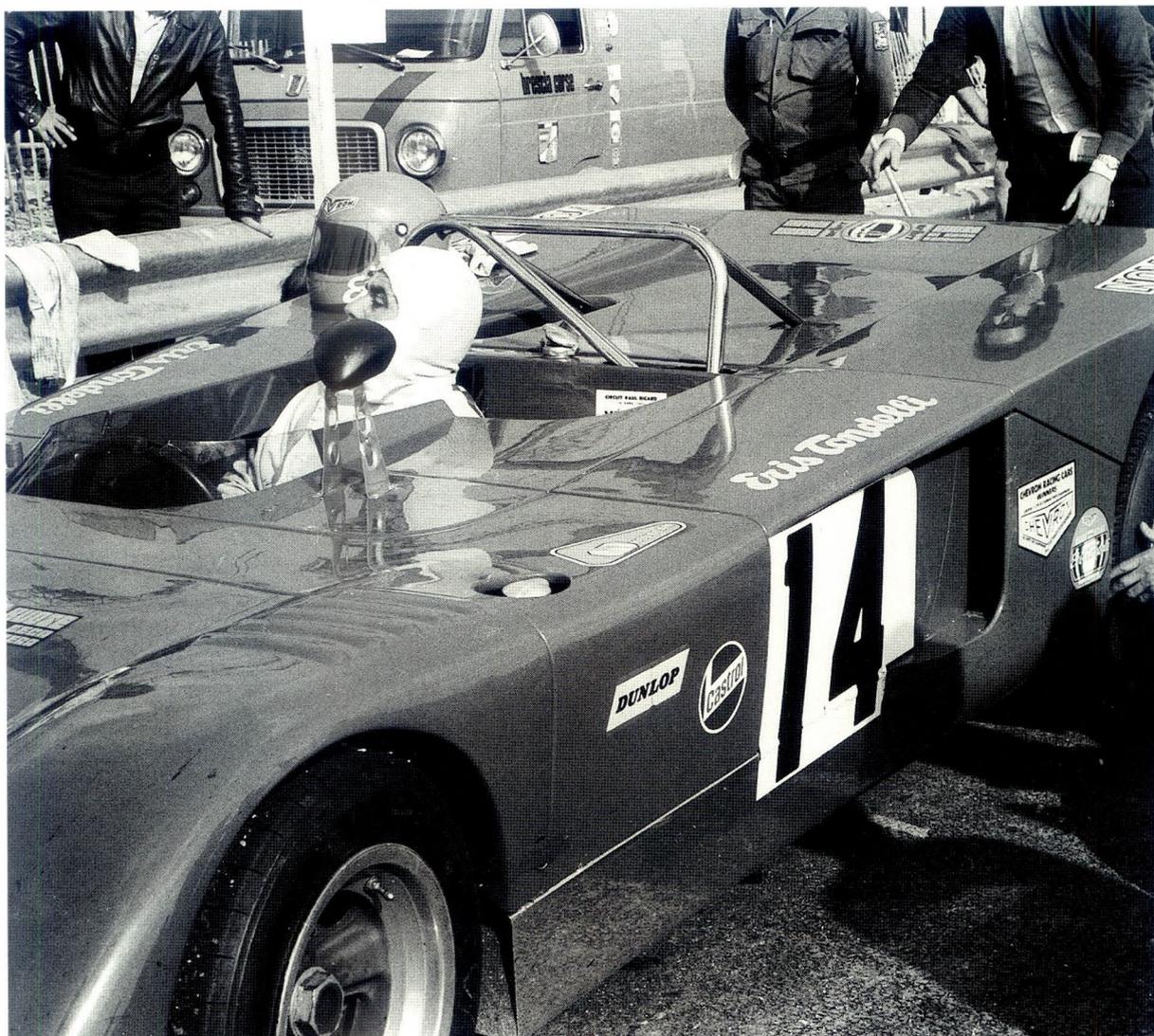
30'14"4

* ne prend pas le volant en course.

111 aux essais, 103 partants

Record du tour : Nanni GALLI 29'36"8 134,927 kmh

Moyenne du vainqueur: 131,982 kmh



Les pilotes italiens représentèrent toujours un fort contingent. Ici Eris Tondelli au volant de sa Chevron B19 au Trophée Paul Ricard 1971.

Galerie de portraits



① Arturo Merzario ② José Juncadella ③ Bob Wollek ④ Niki Bosch ⑤ Jean-Louis Lafosse
⑥ Hervé Bayard ⑦ Jim Busby ⑧ Derek Bell.



Coppa Citta

15 août 1970 - Enna-Pergusa - 4,453 km

2 manches de 45 tours avec addition des temps

Petit plateau pour le lointain déplacement sicilien. Pour la première fois de la saison, Burton et Swart sont absents, sans doute suite à son violent accident de Mugello en ce qui concerne le Britannique. On note par contre la présence de Facetti sur la Lola T210 qui s'est classée quatrième

à Mugello et celle de plusieurs pilotes locaux sur des voitures plus ou moins obsolètes. Autre défection, celle de Basche qui a détruit l'avant de sa Chevron-BMW aux essais en heurtant les rails à plus de 220 kmh, à cause du sable qui envahit la piste. Bonnier et Redman échappent de peu à la même mésaventure.



Joachim Bonnier, animateur du championnat et l'un des artisans de sa création.

Le Suédois se montre le plus rapide aux essais après que Redman ait collectionné toutes sortes de problèmes. En effet, l'équipe britannique est venue directement de Mugello en Sicile sans rentrer à la maison, ce qui n'a pas permis de réparer parfaitement la voiture après le crash d'Elford.

Au départ de la première manche, Merzario est le plus prompt et devance Bonnier, Schetty et Redman. Ce dernier perd du terrain, ses freins faiblissent et son dernier rapport de boîte est trop court. En tête le combat est serré entre Merzario et Bonnier, qui prennent le commandement à tour de rôle au prix de spectaculaires freinages à la chicane. Cinq tours avant la fin, l'Italien doit ralentir avec des problèmes de pompe à essence, mais conserve sa deuxième place.

Entre les deux manches, on remet en état la pompe à essence de Merzario, ainsi que les freins de Redman, qui en profite aussi pour faire modifier son cinquième rapport.

Merzario est à nouveau le plus rapide, devant Bonnier, Schetty et Redman, exactement comme à la première manche. Mais au deuxième tour, Bonnier prend la tête pour ne plus la

quitter et au sixième tour, Redman passe Schetty. Quant à Zuccoli, qui a remplacé Facetti, il a perdu ses deux premiers rapports de boîte. Il stoppe et Facetti reprend le volant, pour abandonner peu après.

Vers le douzième tour, l'Abarth de Merzario donne des signes de faiblesse, mais le drapeau blanc est déployé suite à l'accident de Semilia et Arturo en profite pour se rapprocher de Bonnier. L'Italien doit abandonner en vue de l'arrivée, sa voiture étant affectée de terribles vibrations qui sont venues à bout de sa pompe à essence,

exactement comme pour Wisell à Anderstorp. La victoire de Bonnier est indiscutable, mais en raison de l'abandon de Merzario, chacun pense que Redman est second. Il n'en est rien, Merzario est bel et bien classé deuxième – favoritisme ? – et Redman complète le podium avec sa Chevron nouvellement homologuée en Gr.5, puisque la barre des 25 exemplaires construits a été franchie. Cela ne fait pas l'affaire de Swart, déjà concurrencé par les Abarth d'usine et dont la voiture est bien inférieure à la Chevron B16.

1e manche :				essais	
1 Joachim BONNIER	45 tours	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	1'26"4
2 Arturo MERZARIO	à 20"	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	3e	1'28"1
3 Peter SCHETTY	à 1 tour	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	4e	1'28"3
4 Brian REDMAN	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC S	Chevron Cars	2e	1'27"7
5 Carlo FACETTI	à 1 tour	Lola T210-Ford FVC P	Carlo Zuccoli	5e	1'29"0
6 "POGO"	à 2 tours	Abarth 2000 S	"Pogo"	6e	1'32"3
7 "PAM"	à 2 tours	Abarth 2000 S	Scuderia Brescia Corse	7e	1'33"7
8 Sylvain GARANT	à 8 tours	Porsche 911S GT	Wicky Racing Team	12e	1'48"0
Abandons, non qualifiés et forfaits :					
Horst MUNDSCHITZ	surchauffe	Lotus 47-Ford FVA	Valvoline Racing Team	8e	1'34"6
Romano ANTONINO	abandon	Porsche 906 S	Romano Antonino	9e	1'39"0
"CINNO"	non qualifié	Ferrari-Dino 206S	"Cinno"		
Alessandro FABRONI-ROSATI	non qualifié	Porsche 906 S	Alessandro Fabroni-Rosati		
Aldo BARDELLI	non qualifié	Alfa-Romeo 33/2	SCAR		
Pietro LO PICCOLO	non qualifié	Ferrari-Dino 206S	Pietro Lo Piccolo		
Dieter BASCHE	forfait (accid. essais)	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning		1'31"0
Mario ILOTTE	forfait (accid. essais)	Porsche 910 S	Wicky Racing Team		
Autres pilotes au départ :					
Jean SAGE		Porsche 911S GT	Jean Sage	10e	1'42"9
Vito COCO		Alfa-Romeo GTA	Vito Coco	11e	1'43"9
Sylvestre SEMILIA		Alfa-Romeo TZ	Sylvestre Semilia	13e	1'49"3
Salvatore GAGLIANO		Alfa-Romeo GTA	Salvatore Gagliano	14e	1'52"0
Vincenzo MIRTO RANDAZZO		Alfa-Romeo GTA	Vincenzo Mirto Randazzo	15e	1'58"2
Salvatore BARRACO		Alfa-Romeo TZ	Salvatore Barraco	16e	1'59"8
Roberto TERIGI				17e	2'08"0
2e manche :				grille	
1 Joachim BONNIER	45 tours	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	1e	
2 Brian REDMAN	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC S	Chevron Cars	4e	
3 Arturo MERZARIO	à 2 t (pompe à ess.)	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	2e	
4 Peter SCHETTY	à 2 tours	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	3e	
5 "POGO"	à 3 tours	Abarth 2000 S	"Pogo"	6e	
Abandons :					
"PAM"	demi-arbre 39e t	Abarth 2000 S	Scuderia Brescia Corse	7e	
Sylvestre SEMILIA	accident 29e tour	Alfa-Romeo TZ	Sylvestre Semilia		
Carlo ZUCCOLI*	boîte de vitesses	Lola T210-Ford FVC P	Carlo Zuccoli	5e	
Sylvain GARANT	abandon	Porsche 911S GT	Wicky Racing Team	8e	
*conduit la voiture utilisée par Carlo Facetti dans la première manche.					
Classement final :					
1 Joachim BONNIER	2h14'04"2/1e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier		
2 Arturo MERZARIO	à 2 tours / 2e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse		
3 Brian REDMAN	à 2 tours / 1e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Chevron Cars		
4 Peter SCHETTY	à 3 tours / 3e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse		
5 "POGO"	à 5 tours / 2e Gr.5	Abarth 2000 S	"Pogo"		
6 "PAM"	à 9 tours / 3e Gr.5	Abarth 2000 S	Scuderia Brescia Corse		
Autre pilote classé :					
Sylvain GARANT	1e Gr.4	Porsche 911S GT	Wicky Racing Team		
Record du tour : Joachim BONNIER 1'26"6 201,409 kmh					
Moyenne du vainqueur : 195,147 kmh					



500 km du Nürburgring

6 septembre 1970 - Allemagne

22 tours de 22,835 km

Chevron, Lola et Abarth peuvent encore remporter le titre et chaque marque a fait un effort particulier pour cette course.

Chevron aligne pour la première fois son nouveau Spyder B16 pour son pilote fétiche Brian Redman. La nouvelle voiture est une barquette dérivée du Coupé né l'année précédente et qui rendait environ 70 kg à la Lola T210. Ce Spyder, construit à un seul exemplaire, représente un bel effort pour Chevron et affiche sans ambiguïté sa volonté de se battre jusqu'au bout pour le titre. Pour le contrer, outre trois Abarth, on note pour la première fois la présence de quatre Lola, bien que Bonnier soit absent. Le pilote suédois refuse de courir ici, trouvant le circuit trop dangereux. Il est vrai qu'il est Président du GPDA et que le GP de F1 s'est disputé à Hockenheim pour des raisons de sécurité.

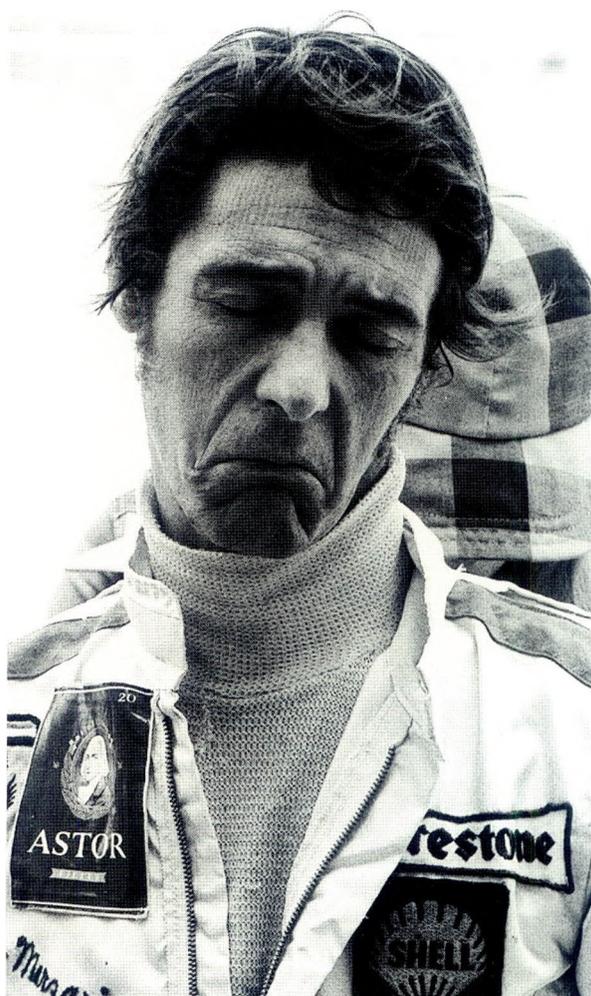
Dès les essais Redman annonce la couleur, avec un chrono digne des F1 de l'année précédente ! Il devance l'Abarth de Merzario de près de 10" et la Lola de Craft de plus de 11". Quant au traditionnel Coupé B16, il est relégué à plus de 27" entre les mains pourtant expertes de Vic Elford.

Pire encore pour la Chevron-BMW qui est encore forfait en raison d'un nouvel accident.

En course, le festival continue et Redman prend la tête. Au troisième tour, Craft est deuxième lorsque son extincteur commence à se vider dans le cockpit. Le Britannique le jette par dessus bord, mais l'extincteur vient heurter l'Abarth d'Ahrens qui le suit de près, l'obligeant à un arrêt de trois minutes.

Au quatorzième tour, l'avance de Redman culmine à 2'19", lorsqu'une canalisation d'essence desserrée provoque un incendie qui mettra un terme à la démonstration. Craft prend alors le relais avec sa Lola, mais une panne de moteur le contraint à abandonner quatre tours avant la fin. C'est alors Elford qui prend la tête et donne ainsi quand même la victoire à une Chevron. Il devance les Abarth de Merzario et Kinnunen, les seuls à n'avoir pas concédé un tour.

Redman se console avec le record du tour, égalant les chronos réalisés par les protos 3 litres lors des derniers 1000 km. La voiture est bien née. Il reste une épreuve à disputer et avec cinq points de retard sur Lola, Chevron conserve une petite chance pour le titre européen.



Arturo Merzario, la fougue, le panache, tous les qualificatifs ont été employés pour le jockey italien.

Classement :

				essais		
1	Vic ELFORD	3h09'02"7 / 1e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Chevron Cars	6e	8'39"6
2	Arturo MERZARIO	à 1'03"2 / 1e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	2e	8'23"0
3	Leo KINNUNEN	à 4'02"0 / 2e Gr.6	Abarth 2000 SP P	Abarth Corse	7e	8'46"7
4	Karl von WENDT	à 1 tour / 3e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	9e	8'50"4
5	John BRIDGES	à 1 tour / 2e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Red Rose Motors	10e	8'50"8
6	Max WILSON	à 2 tours / 4e Gr.6	Lola T210-Ford FVA 1600 P	Max Wilson	16e	9'24"0
7	Ed SWART	à 2 tours / 3e Gr.5	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	13e	9'05"6
8	Franz PESCH	à 2 tours / 1e Gr.4	Porsche 911T GT	Gelo Racing Team		
9	Martin BLACKIE	à 2 tours / 4e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Martin Blackie		
10	Willy MEIER	à 3 tours / 5e Gr.5	Porsche 910 S	Willy Meier		
11	Hans-Joachim STUCK	à 3 tours	BMW 2002 TI T	Köpchen Tuning		
12	Günther HUBER	à 3 tours	BMW 2002 T	BMW Alpina		
13	Bengt EKBERG	à 3 tours / 2e Gr.4	Porsche 911T GT	Bengt Ekberg		
14	James TANGYE	à 3 tours / 6e Gr.5	Chevron B8-BMW S	James Tangye		
15	Kurt SIMONSEN	à 3 tours / 3e Gr.4	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen		
16	Roger HEAVENS	à 3 tours	Chevron B8-BMW S	Mini-7 Club		
17	H. SCHULZE-SCHWERING	à 3 t. / 4e Gr.4	Alpine-Renault A110 1600 GT	Hans Schulze-Schwing		
18	Dieter KERN	à 3 tours / 5e Gr.4	Alpine-Renault A110 1300 GT	Dieter Kern		
19	Dieter GLEICH	à 3 tours	Alfa-Romeo GTAj 1300 T	Alfa-Romeo Deutschland		
20	Hans-Werner BROHL	à 3 tours	BMW 2002 T	Hans-Werner Brohl		
21	Jack WHEELER	à 3 tours / 5e Gr.6	Jerboa-BMC 1300 P	Jack Wheeler		
22	Horst KLAUKE	à 3 tours / 6e Gr.4	Alpine-Renault A110 1300 GT	Horst Klauke		
23	Chris CRAFT	à 4 tours (bielle)	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Evergreen	3e	8'23"6
31	Tony GOODWIN	à 4 tours	Chevron B6/8-BMW S	Vestry Garage		
33	Ian SKAILES	à 4 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Ian Skailes	15e	9'21"5

Autre pilote classé :

Mike KRANEFUSS Ford Escort T

Abandons et forfaits :

Peter HANSON	suspension AV	Chevron B8-BMW S	Edward Negus	18e	9'31"4
Kurt AHRENS	moteur 17e tour	Abarth 2000 SP	Abarth Corse	4e	8'27"2
Brian REDMAN	incendie 14e tour	Chevron B16S-Hart FVC P	Chevron Cars	1e	8'12"4
Willi KAUSHEN	joint culasse 10e t	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	5e	8'37"6
Charles GRAEMIGER	freins	Chevron B8-BMW S	Charles Graemiger		
Mark KÖNIG	soupape 5e tour	Nomad Mk3-BRM P	Mark König	14e	9'14"3
Ernst KRAUS	collision Wicky 4e t	Porsche 910 S	Ernst Kraus	17e	9'24"7
Paul VESTEY	collision Wicky 4e t	Porsche 910 S	Paul Vestey	19e	9'35"2
André WICKY	collision Vestey 4e t	Porsche 907 P	Wicky Racing Team	20e	9'35"6
"POGO"	b. de vitesses 3e t	Abarth 2000 S	"Pogo"	11e	8'53"6
Hans-Dieter BLATZHEIM*	disqualifié 2e tour	Porsche 907 8 cylindres P	Hans-Dieter Blatzheim	12e	8'59"0
Dieter QUESTER	forfait (accid. essais)	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning	8e	8'48"9
Mike COOMBE	forfait (moteur)	Porsche 906 S	Opposite Lock Club		
Roger ENEVER	forfait (moteur)	Chevron B8-BMW S	Angus Clydesdale		
Stanley ROBINSON	forfait	Unipower GT-Ford FVA P	Stanley Robinson		
Jeremy RICHARDSON	forfait	Daren Mk2B-Ford FVA P	Jeremy Richardson		

Autres pilotes au départ :

Richard HUDSON-EVANS		Cox GTM-BMC 1000 P	Richard Hudson-Evans		
Peter CROSSLEY		Crossley-Ford FVA P	Peter Crossley		
Roland LARSSON		Porsche 911 GT			
Hans WÄNGSTRE		Ferrari-Dino 206S P	Hans Wängstre		
Bernd BECKER		BMW			
Ernst FURTMAYR		BMW 2002	Schnitzer		
Erwin KREMER		Porsche 911T GT	Kremer Racing		
John BANKS		Arksprite-Ford 1600 P	John Banks		
"PATRIZIA"		AMS-Novamotor 1000 P			
Gabriele SERBLIN		Abarth 1000 P			
Heinz GILGES		NSU Spyder 1000 P			

76 pilotes au départ.

*aide extérieure sur le circuit après une crevaillon.

Record du tour : Brian REDMAN 8'14"4 166,300 kmh**Moyenne du vainqueur :** 159,500 kmh



Trophée des Ardennes

20 septembre 1970 - Spa-Francorchamps

36 tours de 14,100 km

Abarth n'a plus aucune chance de remporter le titre et préfère s'abstenir pour cette dernière manche du championnat. En revanche Lola et Chevron peuvent encore l'emporter. Lola possède 5 points d'avance mais devra décompter son plus mauvais score, en l'occurrence 3 points, tandis que Chevron qui compte un résultat de moins, pourra marquer sans rien décompter. La situation est donc à peu près équilibrée.

Brian Redman dispose à nouveau du Spyder B16 qui avait dévoilé son potentiel au Nürburgring. Lors de la 1^{re} séance d'essais, la livraison de carburant n'a pas été effectuée et les pilotes doivent se contenter de l'essence se trouvant déjà dans les réservoirs des voitures. Le lendemain tout est rentré dans l'ordre et Redman s'empare de la pôle avec près d'une seconde d'avance sur son plus sérieux rival, Jo Bonnier.

Toutefois la position de la Chevron paraît assez fragile. En effet les Lola sont à l'affût aux 2^e, 3^e et 4^e places, tandis que la meilleure B16 Coupé concède près de 10 secondes au Spyder.

En course, Bonnier et Redman se battent comme des chiffonniers et éclipsent tous leurs adversaires. Ils se relaient au commandement durant 36 tours, même pas départagés par leur arrêt ravitaillement. La bataille est absolument somptueuse, les spectateurs en ont les genoux qui tremblent et le cœur qui s'arrête, ainsi que le titre le magazine Autosport.

A l'amorce du dernier tour, Redman rate une vitesse au passage de l'épingle et perd une petite centaine de mètres sur Bonnier. Prenant tous les risques, il réussit à rattraper son retard et à prendre la tête, avant d'être à nouveau redépassé dans la ligne droite de retour.

Au freinage de la Source, les deux pilotes se présentent de front. Bonnier bloque ses roues arrière, fait un demi tête-à-queue et cale, perdant ainsi la victoire et le championnat qui tombe dans l'escarcelle de Chevron pour un petit point.

En réalité, avec huit résultats contre sept à Chevron, Lola est surtout battu par le règlement qui l'oblige à décompter son plus petit score.

A noter la méritoire 6^e place de la Chevron à moteur rotatif Mazda, pour son unique apparition de la saison.

Bonnier peut se consoler avec le titre pilotes.



Brian Redman, vainqueur de 2 courses, un des hommes forts du championnat 1970.

Classement :			essais	
1 Brian REDMAN	228,411 kmh / 1e Gr.6	Chevron B16S-Hart FVC P	Chevron Cars	1è 3'39"3
2 Joachim BONNIER	36 tours / 2e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	Ecurie Bonnier	2e 3'40"2
3 Willi KAUSHEN	36 tours / 3e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	4e 3'47"0
4 John BURTON	à 1 tour / 4e Gr. 6	Chevron B16-Ford FVC P	Worcestershire Racing	6e 3'49"8
5 John BRIDGES	à 2 tours / 1e Gr. 5	Chevron B16-Ford FVC S	Red Rose Motors	7e 3'56"7
6 Julien VERNAEVE/Yves DEPRez	à 3 tours/5e Gr. 6	Chevron B16-Mazda P	Levi's International Rg	10e 4'03"4
Non classés :				
Otto STUPPACHER	non classé à 5 tours	Porsche 910 P	Bosch Racing Team	16e 4'15"4
Charles GRAEMIGER	non classé à 5 tours	Chevron B8-BMW S	Charles Graemiger	19e 4'26"2
Tony GOODWIN	non classé à 6 tours	Chevron B6/8-BMW S	Vestry Garage	13e 4'12"8
Claude HALDI	non classé à 6 tours	Porsche 911T GT	Claude Haldi	18e 4'25"8
Mike COOMBE	non classé à 7 tours	Porsche 906 S	Opposite Lock Club	
Sylvain GARANT	non classé à 7 tours	Porsche 911S GT	Wicky Racing Team	22e 4'33"6
Pierre GREUB	non classé à 8 tours	Porsche 911S GT	Pierre Greub	
Stanley ROBINSON	non classé à 8 tours	Unipower GT-Ford FVA P		
K. SIMONSEN/R. LARSSON	non classés à 9 tours	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	20e 4'29"6
Jean SAGE	non classé à 9 tours	Porsche 911S GT	Wicky Racing Team	
Jack WHEELER	non classé à 9 tours	Jerboa-BMC 1000 P	Jack Wheeler	
Ian SKAILES	non classé à 9 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Ian Skales	8e 3'59"7
Abandons et forfaits :				
Edward NEGUS	pompe à huile	Chevron B8-BMW S	Edward Negus	21e 4'30"7
Barney BARNES	pression huile 21e t	Porsche 906 S	Erwin Barnes	17e 4'20"0
Martin BLACKIE	accident 21e tour	Chevron B8-BMW S	Martin Blackie	14e 4'13"7
John HINE	levier vitesses 20e t	Chevron B16-Ford FVC S	Chevron Cars	5e 3'48"7
Karl von WENDT	alimentation 13e t	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	3e 3'45"7
Dieter BASCHÉ	moteur 10e tour	Chevron B16-BMW P	Köpchen Tuning	9e 3'59"9
Ernst KRAUS	pneu éclaté 4e tour	Porsche 910 S	Ernst Kraus	12e 4'12"2
Walter LEHMANN	forfait	Lola T210-Ford FVC P	Walter Lehmann	15e 4'14"0
Willie TUCKETT	forfait (électricité)	Gropa CMC-BRM P	Willie Tuckett	11e 4'08"8
André WICKY	forfait (réservoir ess.)	Porsche 910 S	Wicky Racing Team	
Autres pilotes au départ :				
David WEIR		Porsche 911S GT	David Weir	
"JACKY"		Abarth 1000 SP		
PINZANI		Lombardi GP-Abarth		
Edward BAUTET		DKW Monza 1000 P		
Bengt EKBERG		Porsche 911T GT	Bengt Ekberg	
"AUGWILLER"		Porsche 910 P	"Augwiller"	
Bernd CELNER		Actec GS-Porsche P	Hediri Racing Team	
Heinz GILGES		NSU Spyder 1300 P		
Record du tour : Brian REDMAN 3'34"3 238,921 kmh				

Bilan de la saison

Sur les dix épreuves programmées, neuf ont finalement eu lieu après l'annulation de la manche prévue à Clermont-Ferrand. Notons aussi qu'aucune course n'a été organisée en Grande-Bretagne.

Avec trois usines impliquées et un duel Chevron-Lola jusqu'au dernier virage de la dernière épreuve, on peut dire que pour une première saison ce nouveau championnat a tenu ses promesses.

A part la manche finlandaise, il y a toujours eu au moins deux usines au départ et les courses ont été souvent disputées.

Certaines voitures se sont montrées incroyablement rapides, telle la Lola T210, mais surtout la Chevron B16 spyder. A son volant, Brian Redman a réalisé des chronos explosifs au Nürburgring et à Spa.

Grâce aux bons résultats de leurs voitures, les deux constructeurs britanniques ont un carnet de commandes bien rempli pour 1971. Par contre Abarth n'est pas sûr d'être là l'an prochain. En effet, le constructeur italien, présent en force, n'a récolté qu'une seule victoire. Les performances des voitures

ne sont pas en cause, mais l'organisation semble fantaisiste, notamment au niveau du choix des pilotes. Mis à part Merzario, Carlo Abarth a fait appel à pas moins de onze conducteurs différents, interchangeables et souvent contactés au tout dernier moment.

De plus, le choix de s'engager en Gr.5 en plus du Gr.6 a très vraisemblablement privé l'indépendant Swart du titre pilotes.

En conclusion, cette nouvelle discipline a prouvé qu'elle pouvait être une alternative intéressante aux formules monoplace, avec des voitures belles et performantes, financièrement abordables, conduites par quelques pilotes de renom.

On peut quand même regretter que ce championnat n'ait intéressé aucun grand constructeur. Au moins trois d'entre eux possédaient des machines capables de concourir dans cette discipline : Porsche avec sa 907, Alfa-Romeo avec sa 33/2 et Ferrari dont la 212 vue en championnat européen de la Montagne, passait pour être le plus puissant des prototypes 2 litres.

1970 Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres	1 / Paul Ricard	2 / Hämeenlinna	3 / Salzburgring	4 / Anderstorp	5 / Hockenheim	6 / Mugello	7 / Enna-Pergusa	8 / Nürburgring	9 / Spa	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Chevron-Ford	9	9		6	6		4	9	9	52	52
2. Lola-Ford	6		9	9	9	3	9	(3)	6	54	51
3. Abarth	3	3	6	4	(2)	9	6	6		39	37
4. Porsche		6	1		4					11	11
5. Chevron-BMW				3						3	3
6. Alfa Romeo						1				1	1
Chevron-Mazda								1		1	1

Barème de points : 9, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 6^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque.
Seuls les 7 meilleurs résultats sont retenus.

1970 Classement général de la Coupe des conducteurs de voitures de moins de 2 litres		1 / Paul Ricard	2 / Hämeenlinna	3 / Salzburgring	4 / Anderstorp	5 / Hockenheim	6 / Mugello	7 / Enna-Pergusa	8 / Nürburgring	9 / Spa	TOTAL
1. Joachim BONNIER	S	6		9	9	9		9		6	48
2. Ed SWART	NL	6	9	6	6	9	2	9	4	9	42
3. Brian REDMAN	GB	9	1	6	6	6		9		9	40
4. Arturo MERZARIO	I						9	6	9		24
5. "POGO"	I	4			4		9	6			23
6. John BRIDGES	GB					3			6	9	18
7. John BURTON	GB	4	9							3	16
8. Johannes ORTNER	A			4	9						13
9. Leo KINNUNEN	FIN						6		6		12
10. Willy KAUSHEN	D		6							4	10
11. Mario CASONI	I	9									9
Ian SKAILES	GB	3	4	2							9
Jonathan WILLIAMS	GB			9							9
Vic ELFORD	GB								9		9
15. Charles GRAEMIGER	CH			2		4					6
Dieter QUESTER	A			6							6
Hans SCHULTZE-SCHWERING	CH					6					6
Ennio BONOMELLI	I						6				6
19. Ernst KRAUS	D			3		2					5
20. Lambert HOFER	A			4							4
Dieter BASCHE	D				4						4
Hans-Dieter BLATZHEIM	D					4					4
Gijs VAN LENNEP	NL						4				4
Paul VESTEY	GB						4				4
James TANGYE	GB						3		1		4
Peter SCHETTY	CH							4			4
"PAM"	I							4			4
Karl von WENDT	D								4		4
29. Eris TONDELLI	I	3									3
Kurt RIEDER	A			3							3
Carlo ZUCCOLI	I						3				3
Max WILSON	GB								3		3
Martin BLACKIE	GB								3		3
34. Jack WHEELER	GB								2		2
Willy MEIER	D								2		2
Julien VERNAEVE	B									2	2
Yves DEPREZ	B									2	2
38. André WICKY	CH					1					1
Mauro NESTI	I						1				1
"RICCARDONE"	I						1				1
Teodoro ZECCOLI	I						1				1
Guido NICOLAI	I						1				1

Barème de points : 9, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 6^{ème} place dans chacun des groupes 5 et 6.

Ces voitures françaises que l'on a trop peu vues

Hormis les Alpine, prometteuses mais en cours de mise au point en 1973 puis totalement dominatrices en 1974, on a vu peu de voitures françaises se risquer dans ce championnat.

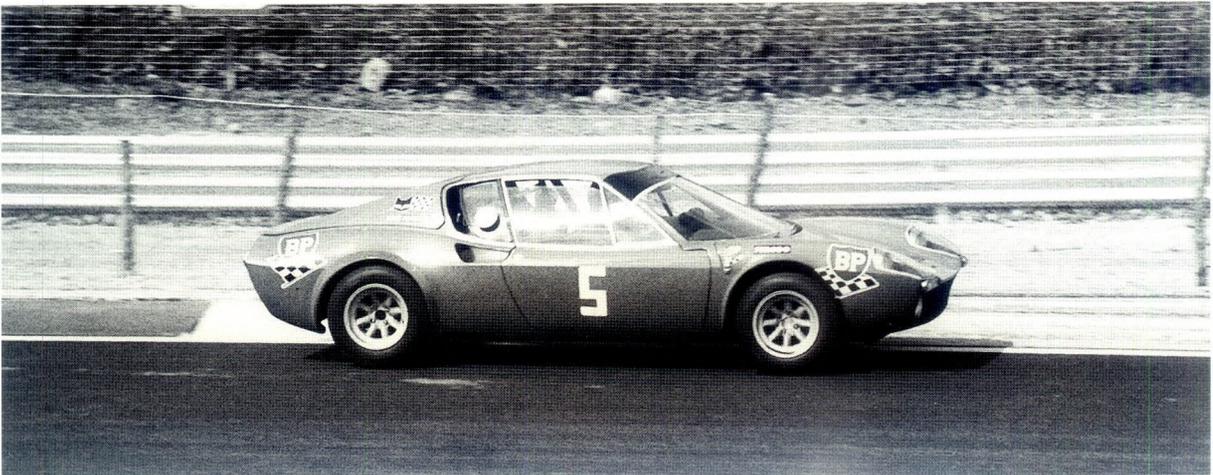


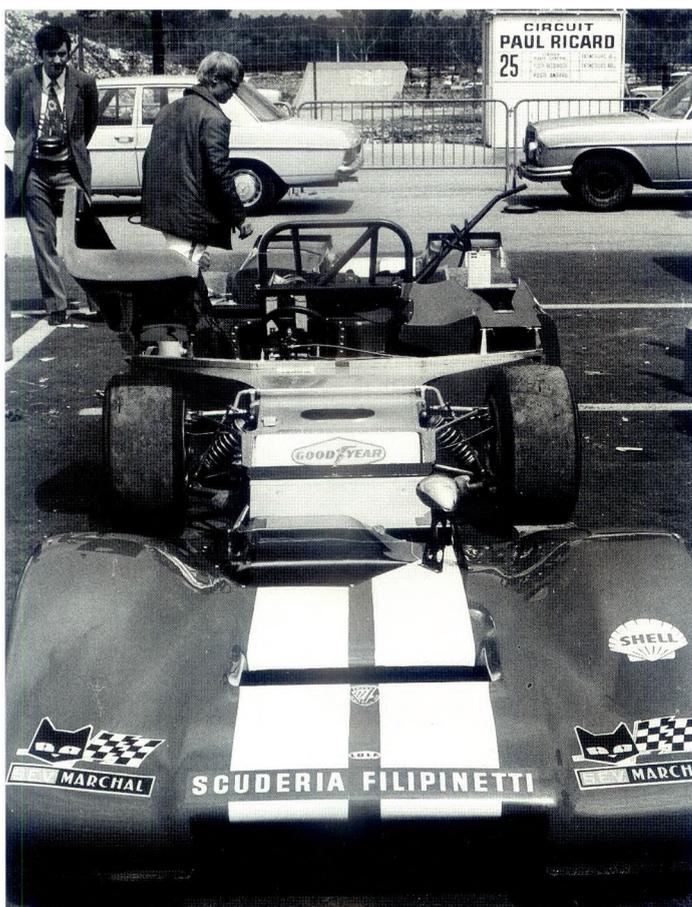
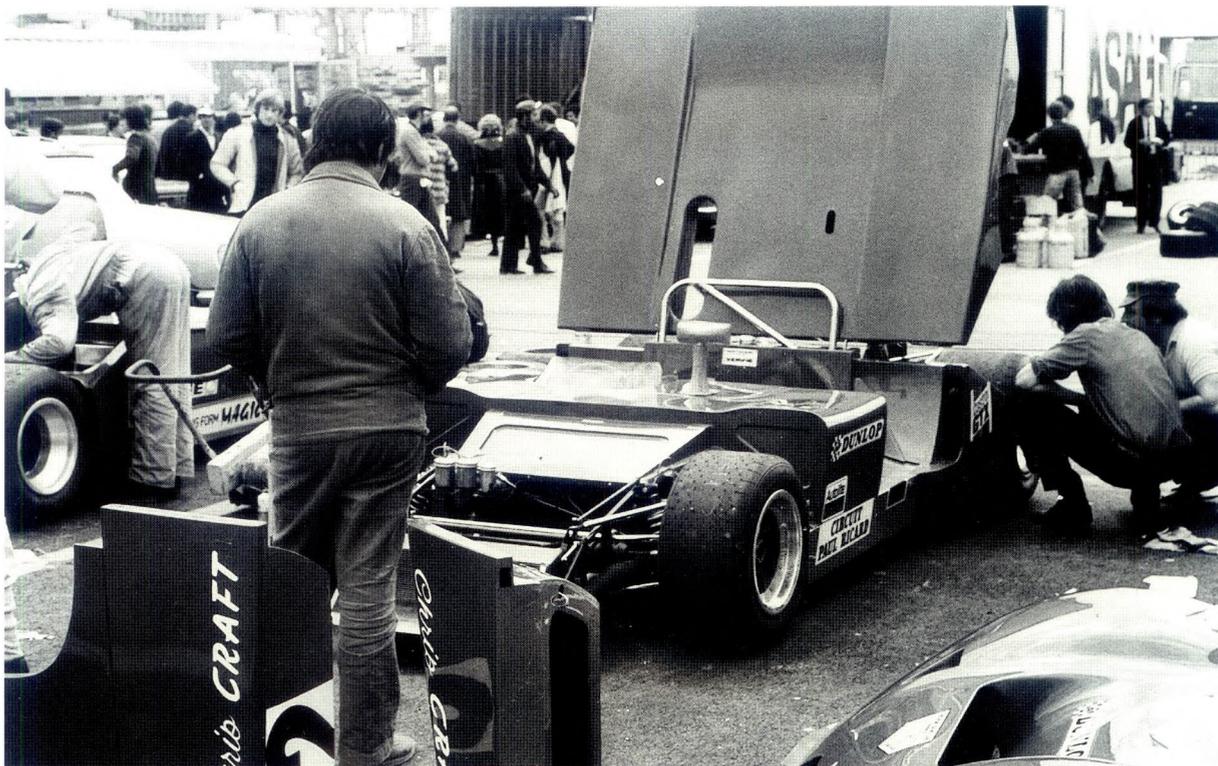
Avant la prometteuse A440 et les triomphantes A441, Alpine ne fut représentée dans le championnat que par de modestes berlinettes A110 comme ici Michel Vial sur une 1300S en 1970. On vit également divers autres concurrents en Allemagne et en Italie et même Jean-Luc Thérier lui-même sur une 1600S aux 500 km du Nürburgring en 1972.



Unique et fugace apparition d'une Fournier-Marcadier que Damaze et Soleil tenteront en vain de qualifier au Paul Ricard en 1971, mais même soigneusement préparé le moteur n'était qu'un modeste 1600.

Aux mains du constructeur, Guy Ligier lui-même et de Jean-Claude Andruet, 2 Ligier JS1 à moteur Ford FVC coururent l'épreuve inaugurale au Paul Ricard en 1970.





Les 3 châssis qui seront les vedettes de la saison

En haut : la Chevron B19, évolution de la B16 S apparue à la fin de la saison 70. Il n'y aura qu'une voiture usine, mais ce châssis a été choisi par de nombreux teams privés.

A gauche : la Lola T212. Peu d'évolutions par rapport à la T210 vue en 1970.

Page de droite : L'Abarth 2000 SP71. Elle dispose du moteur le plus puissant et deux voitures officielles seront engagées pour chaque course.

Saison 1971

Comme en 1970, Chevron, Lola et finalement Abarth sont les candidates à la victoire.

Côté calendrier, onze manches étaient prévues, mais Spa et Mugello sont d'ores et déjà annulées. Le premier en raison du faible nombre de spectateurs l'an passé, le second parce que le grand circuit est abandonné. Hämeenlinna et Clermont-Ferrand sont incertains, par contre Jarama pourrait faire acte de candidature.

Forces en présence

- **Abarth 2000 SP71** : Abarth engagera deux voitures par épreuve, dont l'une sera confiée à Merzario. Les châssis italiens utilisent le 4 cylindres 1946cc 2 ACT vu en 1970, dont la puissance a été portée à 260ch à 8200 tr/mn, soit un peu plus que le FVC, mais avec un excédent de poids de 30 kg. Poids total 520 kg.

- **Chevron B19** : derrière cette nouvelle appellation se cache en fait la B16S, le spyder apparu fin 1970. Une voiture d'usine sera confiée

à Chris Craft et plusieurs écuries privées ont choisi d'utiliser ce châssis, telles que DART avec John Miles et Graham Birrell, Red Rose Motors rebaptisé Red Rose Racing avec John Hine et John Bridges, Jo Siffert avec Larrousse, Central Garage avec John Lepp, Canon avec Swart et Burton pour ne citer que les principales.

- **Lola T212** : la marque sera représentée par la prestigieuse Scuderia Filipinetti qui fait son entrée dans le championnat avec deux châssis pour Elford et Bonnier. Cette T212, presque inchangée par rapport à la T210 de l'an passé, sera également utilisée par le BG Racing Team pour Helmut Marko, ainsi que par l'écurie Phillips pour Guy Edwards et la Scuderia Brescia Corse pour Antonio Zadra. Chevron et Lola utilisent toujours le classique Ford FVC.

On espère pouvoir également compter sur quelques petites marques, telles que Taydec, Sauber ou Martin.





Trophée Paul Ricard

18 avril 1971 - Le Castellet - France

140 tours de 3,260 km

Avant même les essais, les écuries se trouvent face à un problème à résoudre : sachant d'une part que le règlement interdit à un pilote de conduire plus de 3h30' et sachant d'autre part que la course doit durer environ 3h20' si le temps est sec, faut-il prévoir un ou deux pilotes par voiture ? La plupart optent pour la sagesse avec deux pilotes par voiture, voire trois pilotes pour deux voitures. Cependant certains peuvent être contraints de conduire seuls, si leur équipier ne parvient pas à se qualifier. La limite de qualification est fixée à 115% de la moyenne des trois meilleurs temps.

Lors de la première séance d'essais, John Miles s'adjuge facilement le meilleur chrono, bien aidé par les nouveaux pneus Firestone qu'il est le seul à pouvoir utiliser et dont l'avantage est estimé à 1" au tour. Gérard Larrousse connaît quelques problèmes d'adaptation avec la Chevron de Jo Siffert, tandis que Merzario se plaint du mauvais rendement moteur de son Abarth. Quant au local Febbraio, il explose le moteur de sa Chevron.

Le lendemain, la pluie joue à cache-cache avec les éclaircies et peu de concurrents parviennent à améliorer. Quelques pilotes supplémentaires disposent des Firestone miracle, tels Helmut Marko et Vic Elford qui signent ainsi les deuxième et quatrième chronos. En Gr.5, Max Jean est le plus rapide, mais ne pourra s'aligner au départ.

Dès le baisser du drapeau, Marko bondit en tête. Le 2^e tour est fatal à deux favoris : Chris Craft perd son capot avant à plus de 200 kmh et vient percuter Swietlik. Tous deux sont heureusement indemnes.

Elford, mal parti, double ses adversaires les uns après les autres et prend la tête au 7^e passage, devant son équipier Bonnier, lui aussi bien remonté.

Mais le pilote le plus impressionnant est Jabouille. Parti de la 25^e place sur la Lola de von Wendt, il se retrouve 8^e au 20^e tour. Quant à Merzario, il perd cinq minutes pour réparer un court-circuit. A mi-course, la plupart des pilotes

ont passé le relais à leur équipier. Au 40^e tour, le leader Elford refuse de laisser le volant à son équipier Wesbury. Au 55^e tour, il a doublé tous les concurrents sauf six. Au 85^e tour, il stoppe pour ravitailler.

L'autre pilote Filipinetti, Bonnier, a abandonné. Il est prêt à remplacer le Britannique, mais Elford refuse à nouveau, faisant le pari de remporter seul l'épreuve.

L'ambiance est bien différente dans le team BG, car Jabouille qui a été relayé par von Wendt, prend maintenant le relais de Marko pour se lancer à la poursuite d'Elford.

Quelques concurrents connaissent des difficultés, c'est le cas de Merzario. Après nous avoir régalarés – ou effrayés – d'un festival de tête-à-queue, l'Italien abandonne, il n'y a plus d'Abarth en piste.

Problèmes également pour Wollek qui perd 10 minutes pour changer la bobine et la pompe à essence, ainsi que pour Larrousse aux prises avec une surchauffe moteur.

Au 110^e tour, Elford compte 37" d'avance sur Jabouille. Au 130^e tour, alors que les positions semblent acquises, la Lola du leader émet un bruit bizarre et son avance commence à fondre. Un faux-contact dans la batterie est à l'origine du problème et à deux tours de l'arrivée, Jabouille prend la tête et passe la ligne d'arrivée en vainqueur.

Le pauvre Elford est épuisé et effondré, son pari aurait pu réussir, mais à l'impossible nul n'est tenu !

Jabouille est porté en triomphe, non content d'avoir gagné il est également classé à la 5^e place avec von Wendt et recordman du tour.

Fletcher l'emporte en Gr.5 et pense prendre la tête du championnat puisqu'il a conduit seul, mais il aurait fallu pour marquer des points que cinq voitures de ce groupe soient au départ !

Photo de droite : En début de course, Elford, mal parti, va doubler la Chevron B19 de John Miles, auteur de la pôle.

Classement :

1	H. MARKO/J-P JABOUILLE	3h09'16''9 / 1e Gr.6
2	Vic ELFORD /P WESTBURY*	à 12''1 / 2e Gr.6
3	John MILES/T HEZEMANS	à 57''9 / 3e Gr.6
4	Toine HEZEMANS /Ed SWART	à 3 tours / 4e Gr.6
5	J-P JABOUILLE /K von WENDT	à 4 tours / 5e Gr.6
6	Graham BIRRELL/John MILES	à 4 tours / 6e Gr.6
7	J BAMFORD/P CREESEY	à 6 tours
8	R. ATTWOOD/Brian REDMAN	à 7 tours
9	G. LARROUSSE/F. MAZET	à 7 tours
10	Guy EDWARDS/John LEPP	à 8 tours
11	F. MIGAULT/P. HANSON	à 10 tours
12	C. ZUCCOLI/G. MORETTI	à 10 tours
13	A. FLETCHER /W. TUCKETT*	à 10 tours / 1e Gr.5
14	Carlo FACETTI/Eris TONDELLI	à 11 tours
15	Ed SWART/Rein ZWOLSMAN	à 12 tours / 2e gr.5
16	H. DERFLINGER/D. SOUCEK	à 14 tours / 3e Gr.5
17	Alain FINKEL/Bob WOLLEK	à 14 tours
18	B. ROBINSON/John LITTLE	à 17 tours / 4e gr.5
19	David FARNELL/Peter KAYE	à 20 tours

Abandons, non qualifiés et forfaits :

Arturo MERZARIO /J. ORTNER	injection
Giovanni SALVATI / F. PILONE*	accident
Terry CROCKER	boîte de vitesses
J. BONNIER / Peter WESTBURY	soupape 62e tour
John HINE / John BRIDGES	tringlerie de boîte
John BURTON /Peter GAYDON	perd capot AV
G. DUMOING /Gérard CERRUTI	abandon
Mike GRIBBEN	moteur
Antonio ZADRA / "GAP"	abandon
Chris CRAFT/Barrie SMITH*	collision Swietlik 2e t
Claude SWIETLIK/Gilbert SALLES*	collision Craft 2e t
Michel DUPONT/G. MORAND	non qualifiés
Peter SMITH/David FARNELL	non qualifiés
Cyr FEBBRAIO/ Jean ORTELLI	non qualifiés
Trevor TWAITES/G. DUNCAN	non qualifiés
Renzo RUSPA	non qualifié
DAMASE / SOLEIL	non qualifiés
Max JEAN/Thierry TILMANT	forfait**
Claudio FRANCISCI/F. COTRONE	forfait**

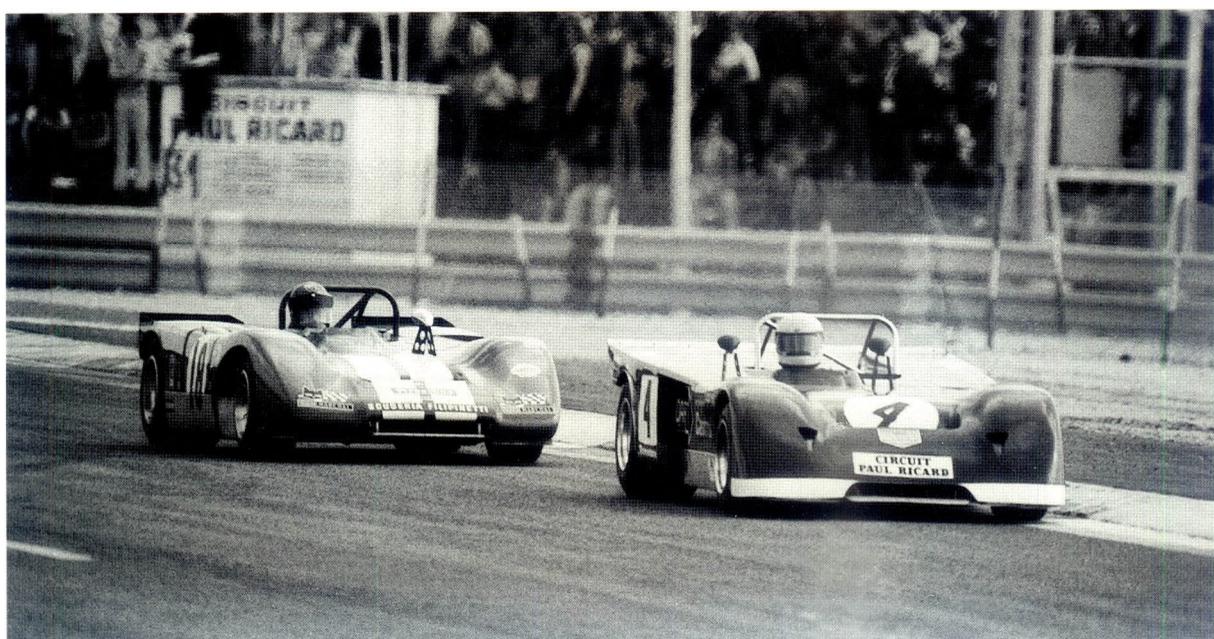
*ne prend pas le volant en course.

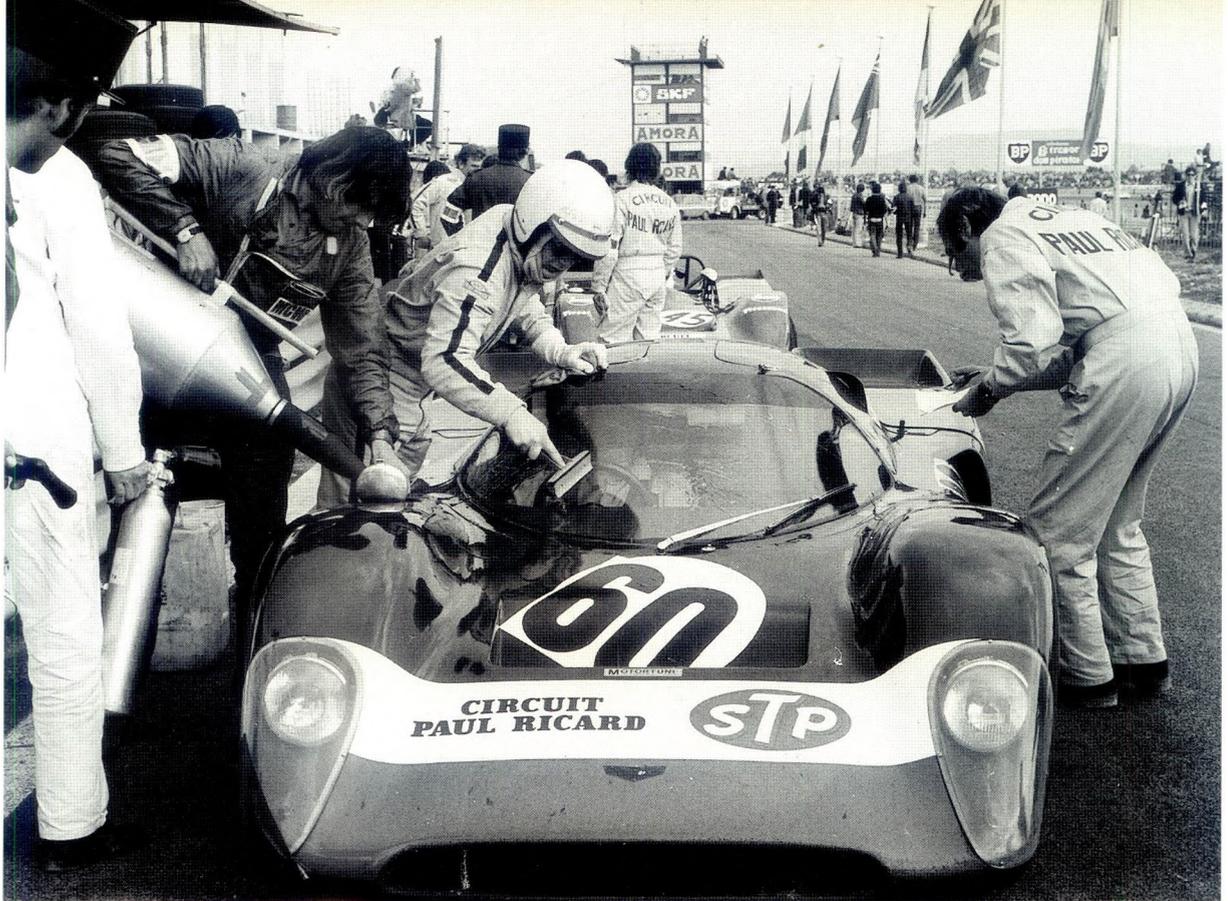
**Thierry Tilmant et Francesco Cotrone, propriétaires des voitures, n'ayant pas réussi à se qualifier, se retirèrent purement et simplement, laissant Max Jean et Claudio Francisci à pied. Ces forfaits profitaient aux deux premiers suppléants Heinz Derflinger et David Farnell.

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'18''8 149,165 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 144,800 kmh

Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	2e	1'19''3
Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	4e	1'19''7
Chevron B19-Ford FVC P	DART	1e	1'18''5
Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	3e	1'19''4
Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	25e	1'24''5
Chevron B19-Ford FVC P	DART	15e	1'21''8
Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	24e	1'24''1
Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	11e	1'21''1
Chevron B19-Ford FVC P	Jo Siffert Automobiles	14e	1'21''6
Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield	20e	1'23''1
Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing	23e	1'23''8
Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	19e	1'23''0
Chevron B16-Ford FVC S	Willie Tuckett	28e	1'24''8
Chevron B19-Ford FVC P	Eris Tondelli	26e	1'24''5
Chevron B16-Ford FVC S	Canon Racing	27e	1'24''7
Chevron B16-Ford FVC S	Bosch Racing Team	31e	1'26''3
Lola T212-Ford FVC P	Alain Finkel	10e	1'21''0
Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson	30e	1'25''8
Lola T210-Ford FVC P	David Farnell	32e	1'26''3

Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	7e	1'20''8
Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	9e	1'20''8
Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	17e	1'22''8
Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	8e	1'20''8
Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	12e	1'21''5
Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	13e	1'21''6
Lola T212-Ford FVC P	Escuderia Esmeralda	18e	1'22''8
Gropa CMC-Ford FVA 1600 P	Mike Gribben	16e	1'21''8
Lola T210-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	22e	1'23''7
Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	6e	1'20''3
Lola T210-Ford FVC P	Claude Swietlik	5e	1'20''3
Chevron B16-Ford FVC S	Michel Dupont		
Chevron B8-Ford FVC P	Peter Smith		
Chevron B19-Ford FVC P	Cyr Febbraio		
Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels		
Abarth 2000 S			
Fournier-Marcadier			
Chevron B16-Ford FVC S	Thierry Tilmant	21e	1'23''4
Abarth 2000 S	Francesco Cotrone	29e	1'25''7





Ravitaillement pour la Chevron B16 de Andrew Fletcher et Willie Tockett qui prendront la 13^{ème} place au classement général et la 1^{ère} en catégorie Sport.

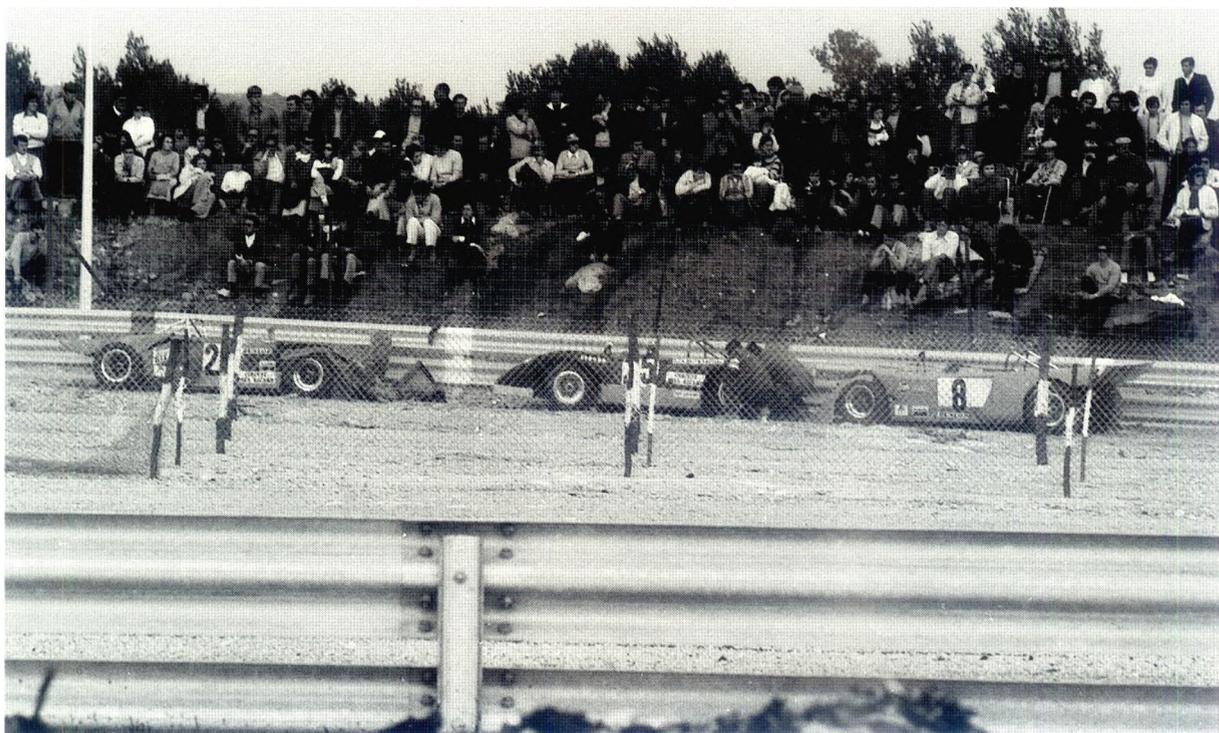
Pari perdu de peu pour Vic Elford qui, pour gagner du temps, avait choisi de garder le volant jusqu'à l'arrivée plutôt que de le céder à son équipier, Peter Westbury, pourtant très rapide.





Superbe performance de Jean-Pierre Jabouille, inscrit sur les deux Lola T212 du Team allemand BG, il réussit à se classer premier en compagnie de Helmut Marko et cinquième sur l'autre voiture en équipe avec Karl von Wendt.

Le cimetière des voitures dans la courbe de Signes, de gauche à droite : la Chevron de Chris Craft puis la Lola de Claude Swietlik qui se sont accrochés au premier tour. La Chevron de John Burton les a rejoint un peu plus tard après avoir perdu son capot avant.





Taurenpokal

23 mai 1971 - Salzburgring - 4,238 km

2 manches de 45 tours avec addition des temps

Malgré des primes d'arrivée désespérément basses, la plupart des favoris sont là. Mais le nombre de partants étant limité à vingt, plusieurs Britanniques ont préféré courir hors championnat à Montlhéry. Résultat : le quota minimum de cinq voitures n'est à nouveau pas atteint en Groupe 5. L'événement du week-end est la présence du jeune espoir autrichien Niki Lauda, qui se voit confier devant son public le volant de l'une des très performantes Chevron du Red Rose Racing.

Au départ de la première manche, le temps est menaçant mais la piste est sèche. Le pole man Helmut Marko, autre grand espoir autrichien, est bien décidé à montrer qu'il mérite sa position de leader et qu'il ne craint pas son jeune compatriote. Malheureusement pour lui il rate complètement son départ et c'est Lauda qui prend la tête, suivi par un Merzario très agressif. Larrousse ne prend même pas le départ et rentre directement à son stand, tandis que Crocker est arrêté au drapeau noir pour avoir été poussé au démarrage. Marko remonte et prend la tête, alors que Birrell heurte le rail après un contact avec Elford et se brise un poignet. Quant à Zwolsman, il encastre sa Chevron sous une glissière et souffrant d'une épaule, rejoint Birrell à l'hôpital.

Peu après, Marko doit se retirer et Elford continue à faire le ménage en poussant Craft hors de la piste, avant de s'emparer du

commandement. Pas pour longtemps, car il a roulé sur des débris et stoppe pour un check-up.

Dix tours avant la fin, Burton déloge Lauda de la première place, mais dans le dernier tour, l'Autrichien surprend l'Anglais et récupère son bien, suivi par Merzario qui s'engouffre dans la brèche.

La pluie s'invite pour la deuxième manche et cette fois c'est Merzario qui prend la tête, suivi par son équipier Ernesto Brambilla qui devance Hine et Elford. Lauda les suit prudemment. Dans les longues lignes droites, les voitures sont presque collées les unes aux autres pour profiter de l'aspiration. Ce n'est pas sans danger et à 240 kmh, Hine et Brambilla se touchent, entraînant une crevaison pour l'Italien et causant son abandon.

Elford et Lauda passent alors à l'attaque et terminent en tête dans cet ordre. Mais grâce à l'aide de son équipier Hine qui précède et ralentit Merzario, Niki Lauda s'impose d'un souffle au classement final.

Pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître, sans suite malheureusement. Pourtant, après sa performance, le jeune Autrichien a reçu une offre d'Abarth pour seconder Merzario. Mais bien qu'il soit important pour lui de saisir chaque occasion de briller devant son public, la monoplace est bien son objectif principal.

Aucune Groupe 5 n'est à l'arrivée, ainsi personne ne pourra se plaindre du règlement !

1e manche				essais	
1 Niki LAUDA	56'38"6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	5e	1'14"8
2 Arturo MERZARIO	45 tours	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	3e	1'14"6
3 John BURTON	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	9e	1'15"3
4 John HINE	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	10e	1'15"3
5 Vic ELFORD	45 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	6e	1'15"1
6 Ernesto BRAMBILLA	45 tours	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	11e	1'15"5
7 Gijs VAN LENNEP	45 tours	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	7e	1'15"2
8 Joachim BONNIER	45 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	8e	1'15"3
9 John MILES	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	DART	12e	1'15"8
10 Guy EDWARDS	à 1 tours	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	15e	1'17"3
11 Antonio ZADRA	à 2 tours	Lola T210-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	17e	1'19"6
12 Heinz DERFLINGER	à 3 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Heinz Derflinger	20e	1'21"3
Non classés					
Chris CRAFT	collision Elford	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	2e	1'14"2
Helmut MARKO	pression essence	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	1e	1'13"9
Andrew FLETCHER	moteur	Chevron B16-Ford FVC S	Willie Tuckett	19e	1'19"8
Rein ZWOLSMAN	accident	Chevron B16-Ford FVC S	Canon Racing	18e	1'19"6
Ed SWART	canalisation essence	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	14e	1'16"3
Graham BIRRELL	collision Elford	Chevron B19-Ford FVC P	DART	4e	1'14"6

Terry CROCKER	disqualifié 1e tour	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	16e	1'19"6
Gérard LARROUSSE	pression essence 1e t	Chevron B19-Ford FVC P	Jo Siffert Automobiles	13e	1'16"1
Non partants					
Erwin KREMER	non qualifié	Porsche 914/6 GT			
John LEPP	forfait	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield		
John BAMFORD	forfait	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing		
Brian MARTIN	forfait	Martin BM8-Ford FVC P	Brian Martin Developments		
Peter HANSON	forfait	Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing		
Brian ROBINSON	forfait	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson		
Trevor TWAITES	forfait	Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels		
Herbert MÜLLER	forfait	Porsche			
2e manche					
1 Vic ELFORD	57'53"4	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	5e	
2 Niki LAUDA	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	1e	
3 John HINE	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	4e	
4 Arturo MERZARIO	45 tours	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	2e	
5 John BURTON	45 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	3e	
6 Gijs VAN LENNEP	45 tours	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	7e	
7 Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	8e	
8 John MILES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	DART	9e	
9 Guy EDWARDS	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	10e	
10 Antonio ZADRA	à 4 tours	Lola T210-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	11e	
Non classés					
Ernesto BRAMBILLA	crevaisson	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	6e	
Heinz DERFLINGER	accident	Chevron B16-Ford FVC S	Heinz Derflinger	12e	
Classement final					
1 Niki LAUDA	1h54'40"4 / 1e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing		
2 Arturo MERZARIO	à 1"4 / 2e Gr.6	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse		
3 John HINE	à 13"7 / 3e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing		
4 Vic ELFORD	à 19"8 / 4e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti		
5 John BURTON	à 44"9 / 5e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing		
6 Gijs VAN LENNEP	à 1'23"9 / 6e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team		
7 Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti		
8 John MILES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	DART		
9 Guy EDWARDS	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio		
10 Antonio ZADRA	à 6 tours	Lola T210-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse		
Record du tour : John BURTON 1'14"0 204,700 kmh. Moyenne du vainqueur : 199,600 kmh					



John Miles et Helmut Marko, ex et futur pilotes F1, unis dans la malchance à Salzburg.



En Haut : Départ sur le circuit Paul Ricard. Tout au long des cinq saisons d'existence véritable de ce championnat européen, le circuit varois sera le premier rendez-vous de la saison. En première ligne : John Miles (Chevron n°4), Helmut Marko (Lola n°21) et Toine Hezemans (Chevron n°10). Au milieu de la photo, l'Abarth n°40 est pilotée par Arturo Merzario.

A droite : Vic Elford, le courage mal récompensé. Mal parti, Vic Elford avait fait une remontée rapide jusqu'à la tête de la course. Il réussira à ne s'arrêter qu'au 85^e tour pour ravitailler, refusant alors de céder le volant à Bonnier qui s'apprêtait à le relayer après avoir abandonné. Précédemment, il avait déjà refusé de se faire relayer par son équipier Westbury. La victoire en solo lui semblait acquise avant qu'un problème électrique ne l'oblige à ralentir à dix tours de la fin. Il sera coiffé sur le fil par un Jabouille survolté.





Martini International Trophy

5 juin 1971 - Silverstone - 4,710 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

L'équipe Abarth est forfait pour ce rendez-vous britannique, prétextant des primes de départ trop faibles, mais la véritable raison semble être la crise sociale qui sévit en Italie.

La victoire va donc se jouer entre Lola et Chevron. Graham Birrell n'est pas remis de son accident du Salzburgring et c'est Toine Hezemans, déjà vu au Castellet sur une Chevron, qui est chargé de le remplacer sur la B19 de l'équipe DART.

Bonnier, quant à lui, a décidé de laisser sa voiture à Ronnie Peterson. Mais il l'a prévenu un peu tard et Ronnie n'a pu participer aux essais. Il devra donc partir en dernière position avec une voiture réglée par Jo.

Elford a réalisé le pôle devant un groupe de six Chevron. Malgré sa position de départ et malgré un tête-à-queue, Peterson réussit l'exploit de terminer la 1^{ère} manche à la 4^{ème} place. Vic Elford est leader mais doit s'arrêter après avoir heurté un démarreur (!) perdu par la Gropa de Whitehead. John Miles est victime de la même mésaventure. Burton prend le commandement avant de heurter... un lièvre ! Décidément la piste est bien encombrée.

Craft se retrouve ainsi en tête devant Hezemans. Mais l'Anglais finit par sortir, en délicatesse avec ses freins, non sans avoir signé le meilleur tour en course, à égalité avec Gérard Larrousse. Toujours bien placé avec sa Chevron, le Français doit malheureusement se retirer peu avant la fin de cette 1^{ère} manche.

Helmut Marko a fini la 1^{ère} manche avec un moteur surchauffé et n'est pas en mesure de s'aligner au second départ. La chance sourit donc à nouveau à Hezemans qui perd son principal adversaire. Il lui suffit donc de limiter l'écart par rapport à Lepp et Peterson. Ce qu'il fait sans difficulté, se payant même le luxe de laisser passer son équipier John Miles qui avait été retardé dans la 1^{ère} manche.

Swart est retardé par un problème d'alimentation, puis arrêté au drapeau noir à cause d'un échappement cassé qu'il traîne derrière lui. Peterson l'emporte sans problème mais paie très cher son précédent départ en dernière ligne et doit se contenter de la 2^{ème} place à l'addition des temps.

Notons les excellents résultats de la Taydec de Peter Hanson et de la Martin de Peter Gaydon.

1 ^{ère} manche				essais	
1	Toine HEZEMANS	58'19"2	Chevron B19-Ford FVC P	DART	5e 1'26"2
2	Helmut MARKO	à 9"6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	8e 1'27"4
3	John LEPP	à 18"8	Chevron B19-Ford FVC P	Central Gar. Mirfield	9e 1'27"4
4	Ronnie PETERSON	à 30"2	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	33e
5	Ed SWART	à 44"8	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	11e 1'28"2
6	John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	16e 1'30"2
7	Guy EDWARDS	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	12e 1'28"2
	Chris CRAFT	à 2 t (freins et sortie)	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	4e 1'26"0
8	Andrew FLETCHER	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Bill Tuckett	20e 1'31"6
9	Brian ROBINSON	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson	19e 1'31"6
10	Adrian WILKINS	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Adrian Wilkins	22e 1'33"0
11	Ken WALKER	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Ken Walker	23e 1'34"8
12	Peter HANSON	à 3 tours	Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing	17e 1'34"4
13	Peter GAYDON	à 3 tours	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Development	24e 1'35"0
14	John HINE	à 3 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	3e 1'25"8
	Vic ELFORD	à 4 tours (radiateur)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	1e 1'25"6
15	Brian MARTIN	à 4 tours	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Development1	8e 1'30"6
16	Peter HUMBLE	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Peter Humble	29e 1'38"8
17	Trevor TWAITES	à 4 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering W.	25e 1'36"0
18	Tony CHARNELL	à 4 tours	Chevron B8-BMW S	Tony Charnell	30e 1'39"0
19	John MILES	à 5 tours (batterie)	Chevron B19-Ford FVC P	DART	2e 1'25"8
20	Tony GOODWIN	à 5 tours	Chevron B6 / Redex RPA-BMW P	Vestry Garage	32e 1'42"8

21 John BAMFORD	à 7 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	14e	1'29''6
22 Alan ROLLINSON	à 7 tours	Daren Mk3-Lotus P	Daren Cars	15e	1'30''0
Tony EVANGELISTI	à 8 t (collision Craft)	Chevron B8-BMW S	Tony Evangelisti	31e	1'42''0
Alan FOWLER	à 8 t (abandon)	Mercury Mk3-Ford FVC P	Alan Fowler	28e	1'36''6
23 John BURTON	à 8 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	6e	1'26''4

Non classés

David FARNELL	demi-arbre 31e tour	Lola T210-Ford FVC P	David Farnell	13e	1'28''8
Gérard LARROUSSE	fuite d'eau 31e tour	Chevron B19-Ford FVC P	Jo Siffert Automobiles	7e	1'26''8
George WHITEHEAD	abandon 17e tour	Gropa CMC-Ford FVC P	WRA Engineering	21e	1'33''0
Peter SMITH	abandon 15e tour	Chevron B8-Ford FVC P	Peter Smith	26e	1'36''4
Martin DENLEY	abandon 2e tour	Gropa CMC-Ford BDA P	Martin Denley	27e	1'36''4

Non partants

Terry CROCKER	forfait (en retard)	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	10e	1'27''6
Joachim BONNIER	forfait	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti		1'27''8
Karl von WENDT	forfait (retrait)	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team		
Arturo MERZARIO	forfait Abarth	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse		
Ernesto BRAMBILLA	forfait Abarth	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse		

Record du tour : Chris CRAFT et Gérard LARROUSSE 1'25''2 199,043 kmh **Moyenne du vainqueur** : 193,845 kmh

2e manche

					grille
1 Ronnie PETERSON	57'53''4	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti		4e
2 John MILES	à 8''4	Chevron B19-Ford FVC P	DART		19e
3 Toine HEZEMANS	à 13''2	Chevron B19-Ford FVC P	DART		1e
4 Terry CROCKER	à 1'05''0	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors		26e
5 Guy EDWARDS	à 1'18''6	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio		7e
6 John LEPP	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield		3e
7 John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing		6e
8 Peter HANSON	à 1 tour	Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing		12e
9 John BAMFORD	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing		21e
10 Alan ROLLINSON	à 2 tours	Daren Mk3-Lotus P	Daren Cars		22e
11 Andrew FLETCHER	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Bill Tuckett		8e
12 Adrian WILKINS	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Adrian Wilkins		10e
13 Martin DENLEY	à 5 tours	Gropa CMC-Ford BDA P	Martin Denley		24e
14 Peter GAYDON	à 5 tours	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Developments		13e
15 Tony CHARNELL	à 6 tours	Chevron B8-BMW S	Tony Charnell		18e
16 Tony GOODWIN	à 6 tours	Chevron B6 / Redex RPA-BMW P	Vestry Garage		20e
17 Brian ROBINSON	à 10 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson		9e
18 Peter HUMBLE	à 10 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Peter Humble		16e
19 Ken WALKER	à 11 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Ken Walker		11e

Non classés

Brian MARTIN	surchauffe 30e t	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Developments	15e
Ed SWART	drapeau noir 24e t	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	5e
John HINE	pression essence 12e t	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	14e
John BURTON	alimentation 11e t	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	23e

Non partants

Trevor TWAITES	forfait	Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels	17e
Helmut MARKO	forfait	Lola T212-Ford FVC	BG Racing Team	2e
Chris CRAFT	forfait (en retard)	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	25e

Record du tour : John BURTON 1'25''4 198,577 kmh **Moyenne du vainqueur** : 195,277 kmh

Classement final :

1 Toine HEZEMANS	1h56'25''8 / 1e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	DART
2 Ronnie PETERSON	à 17''0 / 2e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
3 John LEPP	à 1 tour / 3e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield
4 Guy EDWARDS	à 1 tour / 4e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio
5 John BRIDGES	à 2 tours / 5e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing
6 Peter HANSON	à 4 tours / 6e Gr.6	Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing
7 Andrew FLETCHER	à 4 tours / 1e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Bill Tuckett
8 Adrian WILKINS	à 4 tours / 2e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Adrian Wilkins
9 John MILES	à 5 tours	Chevron B19-Ford FVC P	DART
10 Peter GAYDON	à 8 tours	Martin BM8-Ford FVA P	Brian Martin Developments
11 John BAMFORD	à 8 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing
12 Tony CHARNELL	à 10 tours / 3e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Tony Charnell
13 Brian ROBINSON	à 12 tours / 4e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson

Non classés

Alan ROLLINSON	non classé à 9 t	Daren Mk3-Lotus P	Daren Cars
Tony GOODWIN	non classé à 11 t	Chevron B6 / Redex RPA-BMW P	Vestry Garage
Ken WALKER	non classé à 13 t	Chevron B16-Ford FVC S	Ken Walker
Peter HUMBLE	non classé à 14 t	Chevron B19-Ford FVC P	Peter Humble
Terry CROCKER	non classé à 40 t	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors
Martin DENLEY	non classé à 44 t	Gropa CMC-Ford BDA P	Martin Denley

Record du tour : Chris CRAFT et Gérard LARROUSSE 1'25''2 199,044 kmh (1e manche) **Moyenne du vainqueur** : 194,150 kmh



En haut : la Grova de Mike Gribben, équipée d'un Ford FVA 1600 ne disposait pas d'une motorisation lui permettant de s'affirmer.

Si l'on excepte les Grac, TOJ et AMS que nous retrouverons un peu plus loin, le trophée européen ne verra guère que quelques petits constructeurs britanniques pour oser se risquer sur le terrain de jeu des Lola, Chevron et Abarth. En voici quelques réalisations.

Page de droite en bas : La Taydec équipée d'un Ford FVC, très sérieusement préparée et pilotée par Peter Hanson et son équipier François Migault, disputa plusieurs épreuves.





Hockenheim

4 juillet 1971 - Allemagne - 6,788 km

2 manches de 25 tours avec addition des temps

La manche qui devait se dérouler à Clermont-Ferrand a bien eu lieu voici deux semaines, mais les protos 3 litres y étaient finalement admis et l'épreuve ne comptait donc plus pour le championnat 2 litres.

John Hine a été accidenté en Auvergne, ce qui explique son absence ici même et Hezemans, dernier vainqueur en date, a repris à son compte l'engagement du pilote anglais.

Graham Birrell est rétabli, tandis que l'équipe Abarth est de retour et confie sa deuxième voiture à Wilson Fittipaldi à la place de Niki Lauda qui a finalement refusé l'offre du constructeur italien pour raisons financières. Burton est maintenant engagé sous les couleurs du Canon Racing.

Chez DART, la voiture de Miles fait débiter le moteur BDA porté à 2 litres par Brian Hart. A nouveau très peu de Gr.5 sont présentes.

Les essais sont avant tout une affaire d'aspiration et à ce jeu, les Lola de Marko, Elford

et Bonnier s'en sortent le mieux, précédant les deux Abarth. Marko garde son avantage au départ de la 1^e manche, devant Bonnier et Merzario. Swart est retardé par sa pression d'essence. Pour la 2^e place, la bagarre fait rage entre Bonnier et Elford qui s'est débarrassé de Merzario. Ce dernier est même devancé par Miles très satisfait de son nouveau moteur.

Dans la 2^e manche, Bonnier prend le meilleur départ, mais après quatre tours, Marko est de nouveau leader. Elford se mêle également à la lutte.

Mais trois tours avant la fin, Bonnier doit stopper pour prendre du carburant. Son moteur souffre d'un problème de pression d'essence, un mal chronique à tous les FVC. Il repart mais devra abandonner dans le dernier tour, laissant la place de dauphin à son équipier Elford. Merzario se classe 3^e après une belle passe d'armes avec Burton, avant l'abandon de celui-ci.

1 ^e manche				essais	
1 Helmut MARKO	54'15"9	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	1e	2'07"3
2 Joachim BONNIER	à 15"7	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	3e	2'07"4
3 Vic ELFORD	à 16"2	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	2e	2'07"3
4 John MILES	à 27"3	Chevron B19- Hart BDA P	DART	7e	2'08"2
5 Arturo MERZARIO	à 33"3	Abarth 2000 SP71	Abarth Corse	4e	2'07"4
6 Chris CRAFT	à 1'09"0	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	11e	2'10"6
7 John BURTON	à 1'45"1	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	15e	2'13"6
8 John LEPP	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield	13e	2'11"3
9 C. SCHICKENTANZ	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Clemens Schickentanz	19e	2'18"0
10 Brian MARTIN	à 1 tour	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Developments	17e	2'15"8
11 Walter LEHMANN	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Auto Lehmann Racing T.	16e	2'15"8
12 Terry CROCKER	à 2 tours	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	14e	2'12"3
13 H SCHULZE-SCHWERING	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC P	Auto Lehmann Racing T.	18e	2'17"2
14 Michel DUPONT	à 4 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Michel Dupont	20e	2'23"6
15 Ed SWART	à 8 tours	Chevron B19-Ford FVC	Canon Racing	10e	2'09"9
Non classés					
Gérard LARROUSSE	radiateur percé 16e t	Chevron B19-Ford FVC P	Jo Siffert Automobiles	9e	2'08"7
Graham BIRRELL	pression huile 12e t	Chevron B19-Ford FVC P	DART	8e	2'08"3
Wilson FITTIPALDI	canalis. huile 9e t	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	5e	2'07"5
Guy EDWARDS	accident 4e tour	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	12e	2'10"6
Toine HEZEMANS	extincteur 4e tour	Chevron B19-Ford FVC P	Toine Hezemans	6e	2'07"7
Non partants					
Gualtiero SARTORI	non qualifié	Chevron B8-BMW	Gualtiero Sartori	22e	2'34"8
Peter WICHERT	non qualifié	Abarth-AW 2000 P	Peter Wichert	21e	2'31"4
Record du tour : Helmut MARKO 2'07"0 192,433 kmh				Moyenne du vainqueur : 187,600 kmh	
2^e manche				grille	
1 Helmut MARKO	53'50"8	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	1e	
2 Vic ELFORD	à 15"1	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	3e	

3 Arturo MERZARIO	à 1'10"7	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	5e
4 Terry CROCKER	à 1'38"4	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	12e
5 John LEPP	à 2'01"4	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield	8e
6 Ed SWART	à 2'05"2	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	15e
7 Joachim BONNIER	à 1 tour (pression d'ess.)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	2e
8 C. SCHICKENTANZ	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Clemens Schickentanz	9e
9 Brian MARTIN	à 1 tour	Martin BM8-Ford FVA P	B. Martin Developments	10e
10 H. SCHULZE-SCHWERIN	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC P	Auto Lehmann Racing T.	13e
11 John BURTON	à 4 t (freins et t. à q.)	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	7e

Non classés

John MILES	câble d'accél. 7e t	Chevron B19-Hart BDA P	DART	4e
Chris CRAFT	volant moteur 3e t	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	6e
Walter LEHMANN	abandon	Lola T212-Ford FVC P	Auto Lehmann Racing T.	11e
Michel DUPONT	forfait	Chevron B16-Ford FVC S	Michel Dupont	14e

Record du tour : Joachim Bonnier : 2'07"2 moyenne 192,130 kmh **Moyenne du vainqueur :** 189,100 kmh

Classement final

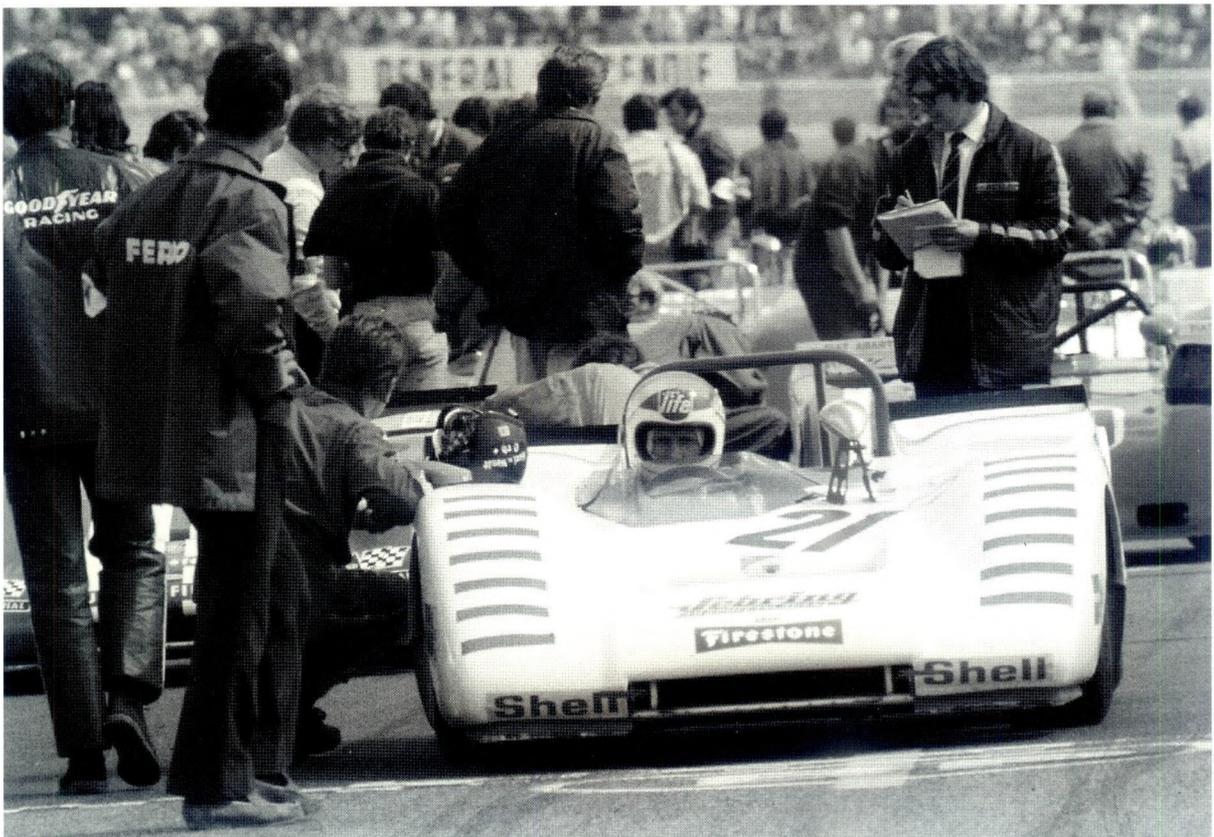
1 Helmut MARKO	1h48'06"7/1e Gr6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team
2 Vic ELFORD	à 31"3/2e Gr6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
3 Arturo MERZARIO	à 1'44"6/3e Gr6	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse
4 Joachim BONNIER	à 1 tour/4e Gr6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
5 John LEPP	à 1 tour/5e Gr6	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield
6 Terry CROCKER	à 2 tours/6e Gr6	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors
7 Clemens SCHICKENTANZ	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Clemens Schickentanz
8 Brian MARTIN	à 2 tours	Martin BM8-FordFVA P	Brian Martin Developments
9 John BURTON	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
10 H. SCHULZE-SCHWERING	à 4 tours	Lola T212-Ford FVC P	Auto Lehmann Racing Team

Non classé

Ed SWART	non classé à 8 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
----------	----------------------	------------------------	--------------

Record du tour : Helmut MARKO 2'07"0 192,433 kmh (1e manche)

Moyenne du vainqueur: 188,350 kmh



Helmut Marko, déjà vainqueur cette saison au Paul Ricard, prend ici sa revanche sur son compatriote et rival, Niki Lauda qui s'était imposé, de façon imparable, deux mois auparavant, au Salzburgring pour son unique participation dans le championnat européen.

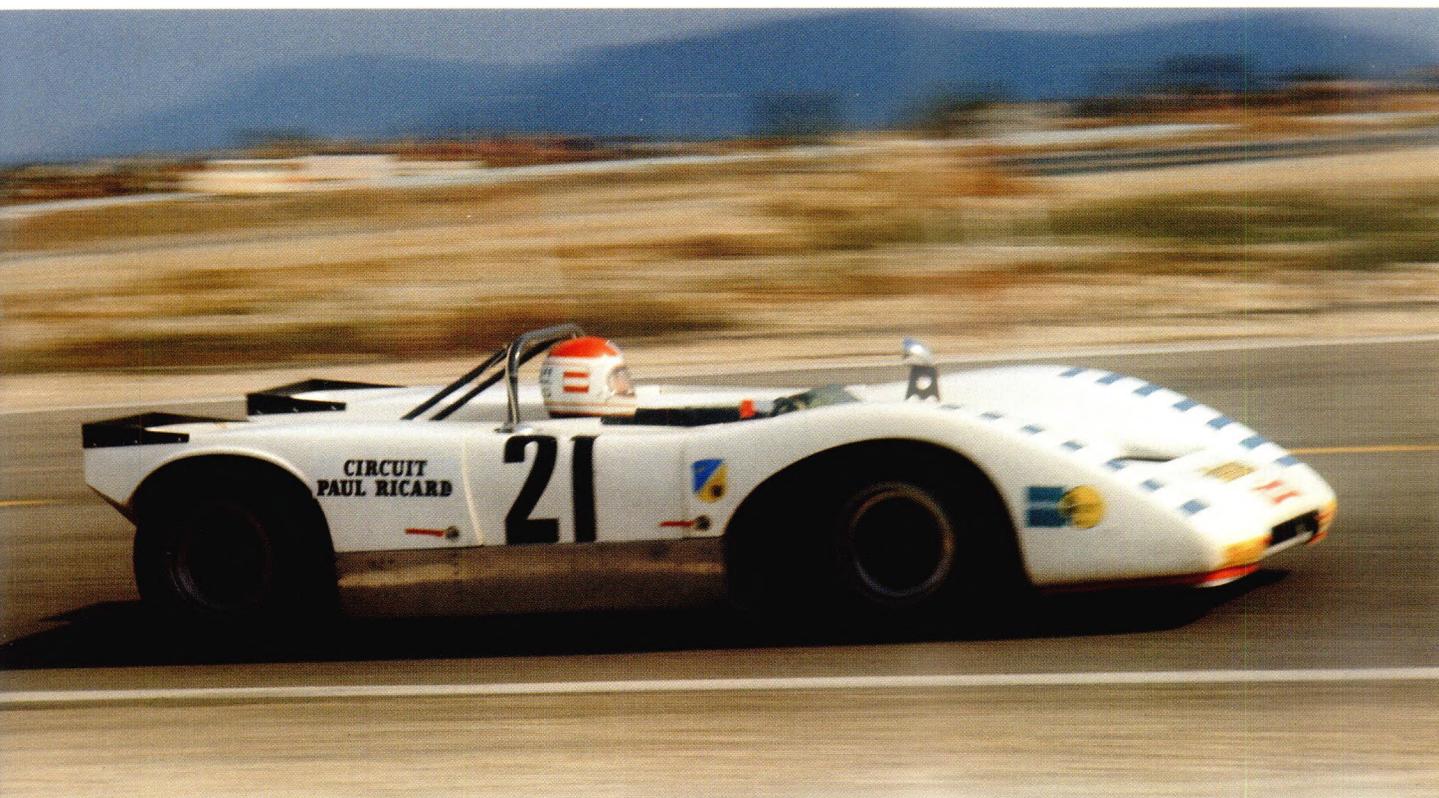


Les trois protagonistes de la saison 1971

En haut : La Chevron B19 de Birrell et Miles, vue au Paul Ricard après l'accrochage qui l'a amputé d'une partie de son capot avant, ce qui ne l'empêchera pas de prendre une bonne 6^{ème} place au classement final.

A droite en haut : L'Abarth de Merzario et Ortner permettra à ses pilotes de signer quelques exploits, mais la fougue d'Arturo lui jouera également quelques mauvais tours, l'empêchant de concrétiser par des résultats réguliers.

A droite en bas : La Lola T212 de Helmut Marko. Souvent citée comme la plus jolie des voitures du plateau, la T212 se révélera également comme l'une des plus véloces et des plus fiables, signant cinq victoires en neuf courses contre trois à Chevron et une à Abarth.





Coupe de l'AC Bologne

25 juillet 1971 - Imola - Italie - 5,018 km
2 manches de 28 tours avec addition des temps

Cette épreuve remplace celle qui était prévue à Mugello. Les absents sont nombreux pour ce déplacement en Italie, en particulier parmi les équipes britanniques. La faute aux organisateurs qui pensaient enregistrer des engagements sans payer la moindre prime de départ !

Chez Filipinetti, Casoni remplace Elford et Jabouille se voit confier la seconde Abarth. Wilson Fittipaldi devait conduire une troisième voiture, mais Carlo Abarth refuse qu'il dispute l'épreuve

de F2 prévue au même meeting. Finalement le Brésilien choisit la F2 et l'Abarth restera dans le camion ! Nouveau venu, le Suisse Gustav Schlupp conduit une Lola T210 ex-BG Racing Team, modifiée en T212 par Bonnier. A nouveau, il y a moins de cinq Gr.5 au départ, aucun point ne leur sera donc attribué.

Merzario s'empare de la pôle en utilisant un tout nouveau moteur, annoncé pour 265ch. Helmut Marko, leader du championnat, le rejoint en 1^{er} ligne

avant de sortir violemment. Sa voiture ne semble pas réparable dans les délais et Carlo Abarth, opportuniste, lui propose le volant de sa 3^{ème} machine ! Mais finalement, la Lola sera prête à temps. Le départ de la 1^{ère} manche est donné lancé. Merzario a conservé son nouveau moteur et prend le commandement. Il s'échappe à raison de 2 secondes au tour, devançant Marko, Bonnier et Jabouille, avant d'abandonner au 9^{ème} tour, moteur surchauffé. Le moteur de Bonnier chauffe également, mais le Suédois continue à vitesse réduite. Marko s'impose facilement. Marko mène la 2^{ème} manche de bout en bout, obtenant ainsi une 3^{ème} victoire en cinq courses. Il est maintenant l'homme fort de ce championnat. Le pigiste Jabouille s'octroie une excellente seconde place, tandis que Bonnier est victime de son joint de culasse, vraisemblablement à cause des nouveaux pistons dont il a fait équiper son moteur.



François Migault, vu ici en compagnie de Peter Hanson, le propriétaire de la voiture, obtint quelques très bons résultats au volant de la Taydec MK2.

1e manche

				essais	
1	Helmut MARKO	45'50''9	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	2e 1'36''61
2	J-P JABOUILLE	à 27''2	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	4e 1'38''16
3	Mario CASONI	à 1'13''3	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	6e 1'38''29
4	Ed SWART	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	8e 1'39''07
5	John BURTON	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	5e 1'38''27
6	Gianpiero MORETTI	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Picchio Rosso	15e 1'56''09
7	Antonio ZADRA	à 1 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	9e 1'44''44
8	Joachim BONNIER	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	3e 1'37''08
9	Gustav SCHLUPP	à 3 tours	Lola T210/212-Ford FVC P	Gustav Schlupp	13e 1'50''74
10	"PAL JOE"	à 3 tours	Abarth 2000 S	"Pal Joe"	10e 1'44''74
11	"MASCARELOS"	à 4 tours	Porsche 906 S	"Mascarelos"	12e 1'50''30
12	Franco BERRUTO	à 5 tours	Porsche 906 S		14e 1'55''53
13	"MANUEL"	à 6 tours	Porsche 911T GT	"Manuel"	18e 2'06''51
14	PEGGER	à 7 tours	Porsche 911S GT		19e 2'09''85

Non classés

Guy EDWARDS	embrayage 11e t	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	7e 1'38''97
Silvano BERGONI	accident 11e tour	Porsche 911S GT	Silvano Bergoni	17e 2'06''14
Arturo MERZARIO	surchauffe 9e tour	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	1e 1'35''89
Michel DUPONT	accident 1e tour	Chevron B16-Ford FVC S	Michel Dupont	11e 1'46''23

Non partants

Demetrio MARTINO	forfait	AMS-Alfa Romeo 1300 P	Demetrio Martino	16e 2'01''29
Wilson FITTIPALDI	forfait (court en F2)	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	

Record du tour : Helmut MARKO 1'36''4 187,588 kmh **Moyenne du vainqueur :** 183,872 kmh

2e manche

				grille	
1	Helmut MARKO	45'40''3	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	1e
2	JP JABOUILLE	à 6''5	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	2e
3	John BURTON	à 32''1	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	5e
4	Mario CASONI	à 36''5	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	3e
5	Ed SWART	à 48''5	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	4e
6	Guy EDWARDS	à 1'16''9	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	15e
7	Gianpiero MORETTI	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Picchio Rosso	6e
8	Antonio ZADRA	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	7e
9	Gustav SCHLUPP	à 2 tours	Lola T210/212-Ford FVC P	Gustav Schlupp	9e
10	"PAL JOE"	à 3 tours	Abarth 2000 S	"Pal Joe"	10e
11	"MASCALEROS"	à 4 tours	Porsche 906 S	"Mascaleros"	11e
12	Franco BERRUTO	à 5 tours	Porsche 906 S		12e
13	"MANUEL"	à 7 tours	Porsche 911T GT	"Manuel"	13e
14	PEGGER	à 8 tours	Porsche 911S GT		14e

Non classé

Joachim BONNIER	joint culasse 4e t	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	8e
-----------------	--------------------	----------------------	----------------------	----

Record du tour : Helmut MARKO 1'36''1 187,979 kmh **Moyenne du vainqueur :** 184,583 kmh

Classement final

1	Helmut MARKO	1h31'31''2 / 1e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team
2	JP JABOUILLE	à 33''7 / 2e Gr.6	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse
3	Mario CASONI	à 1'49''8 / 3e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
4	Ed SWART	à 1 tour / 4e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
5	John BURTON	à 1 tour / 5e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
6	Gianpiero MORETTI	à 2 tours / 6e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Picchio Rosso
7	Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse
8	Gustav SCHLUPP	à 5 tours	Lola T210/212-Ford FVC P	Gustav Schlupp
9	"PAL JOE"	à 6 tours / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	"Pal Joe"
10	"MASCALEROS"	à 7 tours / 2e Gr.5	Porsche 906 S	"Mascaleros"
11	Franco BERRUTO	à 9 tours / 3e Gr.5	Porsche 906 S	
12	"MANUEL"	à 12 tours / 1e Gr.4	Porsche 911T GT	"Manuel"
13	PEGGER	à 14 tours / 2e Gr.4	Porsche 911S GT	
14	Guy EDWARDS	à 18 tours	Lola T212-Ford FVC	Phillips Autoradio

Record du tour : Helmut MARKO 1'36''1 187,979 kmh (2e manche)

Moyenne du vainqueur : 184,227 kmh



500 km du Nürburgring

5 septembre 1971 - Allemagne

22 tours de 22,835 km

Les absents étaient nombreux à Imola, par contre les organisateurs du Nürburgring ont fait le plein d'engagés. Il faut dire que sur ce grand circuit, il y a de la place pour tout le monde !

On note la présence de Brian Redman sur une Chevron engagée sous son nom. Il s'agit en fait d'une voiture d'usine toute neuve, avec laquelle il disputera la série Springbok en Afrique du Sud.

Lola est en tête du championnat et Chevron a décidé de réagir, d'une part en engageant cette deuxième voiture, d'autre part en équipant celle de Chris Craft d'un BDA porté à 2 litres. Mais après qu'il ait donné quelques soucis, ce nouveau moteur sera remplacé par un classique FVC.

Bonnier et Marko sont à Monza et leurs voitures sont confiées à Westbury et Van Lennep, ce dernier ayant Jabouille pour équipier. Il y a des changements chez Abarth, qui a été racheté par Fiat et dont le service course est maintenant dirigé par Enzo Osella, ce qui explique le retour de Quester.

La bagarre fait rage dès les essais. Sur un circuit aussi long et sélectif que le Nürburgring, Redman et Merzario se permettent de réaliser le

meilleur temps ex-æquo dans le même dixième de seconde. Les chronos sont incroyablement rapides, nettement sous la barre des 8'. Hezemans est un peu distancé pour la 3^e place de grille, il devance de peu les meilleures Lola de Van Lennep et Elford.

Au départ de la course, Redman hésite une fraction de seconde et se retrouve en 6^e position, précédé dans l'ordre par Elford, Merzario, Larrousse, Hezemans et Van Lennep.

Larrousse abandonne rapidement, ainsi que Redman quelques tours plus tard.

Elford et Merzario sont toujours en tête, mais le rythme est extrêmement rapide pour une course de 500 km. Finalement, l'Italien effectue un tête-à-queue et endommage définitivement sa boîte de vitesses.

Après l'abandon de la plupart des favoris, Elford n'a plus qu'à assurer une victoire que personne ne peut plus lui contester, la première dans la discipline pour la Scuderia Filipinetti.

Craft est second, c'est son meilleur résultat depuis le début de saison, mais Lola creuse l'écart au championnat.



Classement				essais	
1	Vic ELFORD	2h57'13"8 / 1e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	5e 7'58"6
2	Chris CRAFT	à 3'41"0 / 2e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Chevron Cars	11e 8'12"5
3	John BURTON /Peter GAYDON	à 5'31"4 / 3e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	12e 8'12"9
4	John LEPP	à 6'57"7 / 4e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirf.	16e 8'30"1
5	Jean-Pierre JABOUILLE	à 7'14"8 / 5e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	9e 8'07"9
6	John BAMFORD	à 1 tour / 6e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	15e 8'26"9
7	Terry CROCKER /G. EDWARDS	à 1 tour	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	17e 8'30"9
8	John MILES /Wilson FITTIPALDI	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	DART	8e 8'06"6
9	B. ROBINSON/José DOLHEM	à 2 tours / 1e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson	20e 8'52"7
10	François MIGAULT	à 2 tours	Taydec Mk2-Ford FVC P	Tom Clapham Racing	22e 9'01"6
11	Trevor TWAITES/B. MASKELL*	à 2 tours / 2e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels	
12	Andrew FLETCHER	à 2 tours / 3e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Willie Tuckett	21e 9'01"2
13	Gijs VAN LENNEP	à 3 tours (transmission)	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	4e 7'57"6
14	David BRODIE	à 3 tours	Lotus 62-LV240 P	Chris Barber	9'08"4
15	Richard KNIGHT /M. KNIGHT	à 3 tours / 4e Gr.5	Chevron B8-Ford S	Winfield Racing School	
16	Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T210-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	
17	Erwin KREMER/Günther HUBER	à 3 tours / 1e Gr.4	Porsche 911T GT	Kremer Racing	
18	Gerd QUIST	à 3 tours / 2e Gr.4	Porsche 914/6 GT	Autohaus Max Moritz	
19	T. BIRCHENHOUGH/B. JOSCELYNE	à 3 tours / 5e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Tony Birchenhough	
20	Jürgen NEUHAUS/Erwin KREMER	à 3 tours / 3e Gr.4	Porsche 914/6 GT	Kremer Racing	
21	Robert GRANT /Willie TUCKETT	à 3 tours / 6e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Robert Grant	
22	Gerhard SCHÜLLER /Dieter FRÖHLICH	à 3 tours / 4e Gr.4	Opel GT GT	Gerhard Schüller	
23	Kurt SIMONSEN /Roland LARSSON	à 3 tours / 5e Gr.4	Porsche 911T GT	Kurt Simonsen	
24	Richard PEITZ	à 4 tours	BMW 2002 T	Richard Peitz	
25	Bengt EKBERG /STEENBERG	à 4 tours / 6e Gr.4	Porsche 911T GT	Bengt Ekberg	
Autres pilotes classés					
	Giorgio DANIELI / DANA	à 4 tours	AMS P		
34 voitures classées					
Non classés					
	Toine HEZEMANS	radiateur percé 17e t	Chevron B19-Ford FVC P	DART	3e 7'57"0
	Heinz GILGES	abandon 18e tour	NSU		
	Dieter QUESTER	bote de vitesses 16e t	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	7e 8'01"3
	Ed SWART	distributeur 14e t	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	14e 8'21"9
	Peter HANSON / John HINE	boîte de vitesses 13e t	Lola T210-Ford FVC P	David Farnell	18e 8'30"9
	Arturo MERZARIO	boîte de vitesses 12e t	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	2e 7'54"9
	Brian REDMAN	moteur 8e tour	Chevron B19-Ford FVC P	Brian Redman	1e 7'54"9
	Jack WHEELER /Martin DAVIDSON	moteur 8e tour	Daren Mk3-BRM V8 2000 P	Jack Wheeler	
	Brian MARTIN	pression huile 8e t	Martin BM8-Ford FVC P	B. Martin Developments	
	John BRIDGES	suspension AR 7e t	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	19e 8'40"4
	Roger HEAVENS	moteur 6e tour	Chevron B16-Ford FVC S	Roger Heavens Racing	
	William SCHEEREN	moteur 3e tour	Abarth 2000 S P	William Scheeren	
	Gérard LARROUSSE	pompe injection 2e t	Chevron B19-Ford FVC P	Jo Siffert Automobiles	6e 8'01"2
	Edward NEGUS	moteur 2e tour	Martin BM7-Ford FVA P	B. Martin Developments	
	Maynard "Duke" SOARES	aband. tour de formation	Daren Mk2B-BRM P	Maynard Soares	
Autres pilotes au départ					
	C. SCHICKENTANZ /Willi KAUSSEN		Chevron B19-Ford FVC P	Clemens Schickentanz	13e 8'13"5
	John BLANCKNEY /Stanley ROBINSON		SAR-Ford P	Stanley Robinson	
	Charles GRAEMIGER		Daren Mk3-Ford FVC P	Charles Graemiger	
	Bernd TERBECK		Chevron B19-Ford FVA 1600 P	Bernd Terbeck	
	Michel DUPONT /Dominique MARTIN		Chevron B19-Ford FVC P	Michel Dupont	
	Martin RIDEHALGH		Dulon LD11P-Porsche P	Martin Ridehalgh	
	Peter SMITH /David WELPTON		Chevron B8-Ford S	Peter Smith	
	Ottorino VOLONTERIO		Alfa-Romeo TZ		
Non partants					
	Georges DUMOING /Gérard CERRUTI	forfait (accid. essais)	Lola T212-Ford FVC P	Escuderia Esmeralda	
	Peter WESTBURY	forfait (accid. essais)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	10e 8'10"8
*ne prend pas le volant en course					
Record du tour : Vic ELFORD 7'52"5 174,000 kmh					
Moyenne du vainqueur : 170,100 kmh					

Photo de gauche : Abandon avec un radiateur percé pour la Chevron B19 de Toine Hezemans qui avait signé le 3^e temps des essais.



Trophée des Dunes

26 septembre 1971 - Zandvoort - 4,193 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Excellente liste d'engagés pour les organisateurs néerlandais, qui déplorent néanmoins l'absence de l'équipe DART qui a décidé de se retirer. Espérons que ce ne soit que provisoire. Quant au team BG, il a confié sa deuxième Lola au héros local Van Lennep.

Abarth engage pour la première fois sa Chevron B19 équipée de l'un de leurs moteurs, dont Hezemans est le pilote. Cette voiture bénéficie d'une boîte Hewland, plus fiable que l'habituelle boîte Abarth. L'équipe italienne a également confié l'un de ses habituels châssis à la très belle Liane Engeman, pour le plus grand

plaisir de ses mécaniciens ! Mais la Hollandaise est aussi dotée d'un bon coup de volant.

Après avoir connu quelques soucis le matin, la Chevron-Abarth se montre la plus rapide aux essais, devant Hine et Swart. Deux Hollandais en première ligne, voilà une belle affiche !

Au départ de la 1^e manche, Hine prend le commandement et creuse l'écart sur Swart et Hezemans. Merzario perd du terrain avec un moteur qui chauffe, tandis que Craft remonte dans le classement. Pas pour longtemps, il doit se retirer à mi-distance. Pendant ce temps, Swart a refait son retard sur Hine et s'empare de la 1^e place au 18^e tour. Mais 5 tours plus tard, le Britannique récupère son bien définitivement. Hezemans termine 6^e avec des problèmes de boîte qui l'empêcheront de prendre le second départ.

Hine espère bien prendre à nouveau la tête de la seconde manche, mais Van Lennep lui ferme la porte à Tarzan. Le Britannique se retrouve sur le bas-côté et doit laisser passer tout le peloton avant de pouvoir redémarrer.

Au 2^e tour, Swart s'empare du commandement, tandis que Hine entame une fantastique remontée. Au 4^e tour, il est déjà 7^e. Peu après, Burton prend la tête à son tour et Van Lennep sort sur l'huile répandue par le moteur de Martin. Au 17^e tour, Hine est 2^e et se rapproche de Burton, qui effectue un tête-à-queue et perd sa 1^e place.

Au classement cumulé, Hine s'impose bien évidemment. Swart préserve sa place de dauphin face à Burton.



John Hine, vainqueur à Zandvoort, à l'issue d'une fantastique remontée.

1^e manche :

1 John HINE	56'44"8
2 Ed SWART	à 12"6
3 Gijs VAN LENNEP	à 31"4
4 Helmut MARKO	à 36"0
5 John BURTON	à 55"3

Chevron B19-Ford FVC P
Chevron B19-Ford FVC P
Lola T212-Ford FVC P
Lola T212-Ford FVC P
Chevron B19-Ford FVC P

Red Rose Racing
Canon Racing
BG Racing Team
BG Racing Team
Canon Racing

essais

2e	1'23"4
3e	1'23"5
6e	1'25"4
4e	1'24"3
7e	1'25"4

6	Toine HEZEMANS	à 1 tour	Chevron B19-Abarth P	Abarth Corse	1e	1'23''2
7	Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	9e	1'26''3
8	Terry CROCKER	à 1 tour	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	10e	1'27''1
9	John LEPP	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield	5e	1'25''2
10	Peter HANSON	à 2 tours	Lola T210-Ford FVC P	David Farnell	15e	1'29''9
11	Brian ROBINSON	à 2 tours	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson	13e	1'29''4
12	Liane ENGEMAN	à 2 tours	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	12e	1'28''9
13	Brian MARTIN	à 2 tours	Martin BM8-Ford FVC P	B. Martin Developments	16e	1'30''0
14	Claude SWIETLIK	à 2 tours	Lola T210-Ford FVC P	Claude Swietlik	17e	1'30''2
15	John BRIDGES	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	11e	1'28''5
16	Peter CREASEY	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	18e	1'30''3
17	Peter HUMBLE	à 4 t (couple conique 37e t)	Chevron B19-Ford FVC P	Peter Humble	20e	1'31''0
18	Trevor TWAITES		51 Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels	27e	1'36''8
19	Henk BOSMAN		Chevron B8-BMW S	Henk Bosman	22e	1'33''7
20	Roger HEAVENS		50 Chevron B16-Ford FVC S	Roger Heavens Racing	23e	1'34''6

Abandons et forfaits :

Gerard SCHUITEN	collision Lepp 28e t	Chevron B8-BMW S	Gerard Schuiten	26e	1'36''5
Chris CRAFT	souppapes 21e tour	Chevron B19-Ford BDA P	Chevron Cars	19e	1'30''5
Arturo MERZARIO	surchauffe 16e t	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	8e	1'25''6
Heinz DERFLINGER	abandon 10e tour	Chevron B19-Ford FVC P	Heinz Derflinger	21e	1'31''3
Guy EDWARDS	accident 3e tour	Lola T212-Ford FVC P	Phillips Autoradio	14e	1'29''5
Bill NEEDHAM	non qualifié*	Coldwell C14-Ford FVA P	Bill Needham		
Charles GRAEMIGER	non qualifié*	Daren Mk3-Ford FVC P	Charles Graemiger		
Antonio ZADRA	forfait (accid. essais)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	24e	1'36''3
Martin DENLEY	forfait (pas de prime)	Gropa CMC-Ford P	Martin Denley	25e	1'36''4
Vic ELFORD	forfait (court ailleurs)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti		

*Bill Needham et Charles Graemiger ont réalisé des chronos de plus de 115% de la pôle-position, ce qui est également le cas des cinq concurrents qui les précèdent mais pourtant admis au départ.

2e manche :

				grille	
1	John HINE	57'30''5	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	1e
2	John BURTON	à 9''6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	5e
3	Ed SWART	à 26''0	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing	2e
4	Helmut MARKO	à 42''3	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	4e
5	Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	7e
6	Peter HANSON	à 1 tour	Lola T210-Ford FVC P	David Farnell	10e
7	Liane ENGEMAN	à 1 tour	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	12e
8	John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	15e
9	Brian ROBINSON	à 1 tour	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson	11e
10	Terry CROCKER	à 3 tours (accident)	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors	8e
11	Claude SWIETLIK	à 3 tours	Lola T210-Ford FVC P	Claude Swietlik	14e
12	Peter CREASEY	à 5 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing	16e
13	Trevor TWAITES		Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels	17e
14	Henk BOSMAN		Chevron B8-BMW S	Henk Bosman	18e
15	Roger HEAVENS		Chevron B16-Ford FVC S	Roger Heavens Racing	19e

Abandons et forfaits :

John LEPP	collis. Bonnier 22e t	Chevron B19-Ford FVC P	Central Garage Mirfield	9e
Gijs VAN LENNEP	sortie de piste 11e t	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team	3e
Brian MARTIN	moteur 10e tour	Martin BM8-Ford FVC P	B. Martin Developments	13e
Heinz DERFLINGER	abandon	Chevron B19-Ford FVC P	Heinz Derflinger	20e
Toine HEZEMANS	forfait (b. de vitesses)	Chevron B19-Abarth P	Abarth Corse	6e

Classement final :

1	John HINE	1h54'15''3 / 1e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing
2	Ed SWART	à 38''6 / 2e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
3	John BURTON	à 55''4 / 3e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Canon Racing
4	Helmut MARKO	à 1'18''3 / 4e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	BG Racing Team
5	Joachim BONNIER	à 2 tours / 5e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
6	Peter HANSON	à 3 tours / 6e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	David Farnell
7	Liane ENGEMAN	à 3 tours	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse
8	Brian ROBINSON	à 3 tours / 1e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Brian Robinson
9	John BRIDGES	à 3 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing
10	Terry CROCKER	à 4 tours	Lola T210-Ford FVC P	A. & J. Motors
11	Claude SWIETLIK	à 5 tours	Lola T210-Ford FVC P	Claude Swietlik
12	Peter CREASEY	à 7 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Worcestershire Racing
13	Trevor TWAITES	à 9 tours / 2e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Intertech Steering Wheels
14	Henk BOSMAN	à 9 tours / 3e Gr.5	Chevron B8-BMW S	Henk Bosman
15	Roger HEAVENS	à 11 tours / 4e Gr.5	Chevron B16-Ford FVC S	Roger Heavens Racing

Record du tour : John BURTON 1'23''2 181,427 kmh



Trophée Ignazio Giunti

31 octobre 1971 - Vallelunga - 3,200 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Assez peu d'engagés parmi les animateurs habituels pour cette avant-dernière manche. Les trois équipes de pointe sont bien là heureusement, opposées à de nombreux locaux.

Les Lola sont en nombre, mais Marko doit se contenter d'une ancienne T210, sa voiture habituelle étant déjà en route vers l'Afrique du Sud pour la série Springbok. Chez Filipinetti, Casoni remplace cette fois Bonnier, tandis qu'Abarth engage à nouveau son châssis Chevron, confié cette fois à Carlo Facetti.

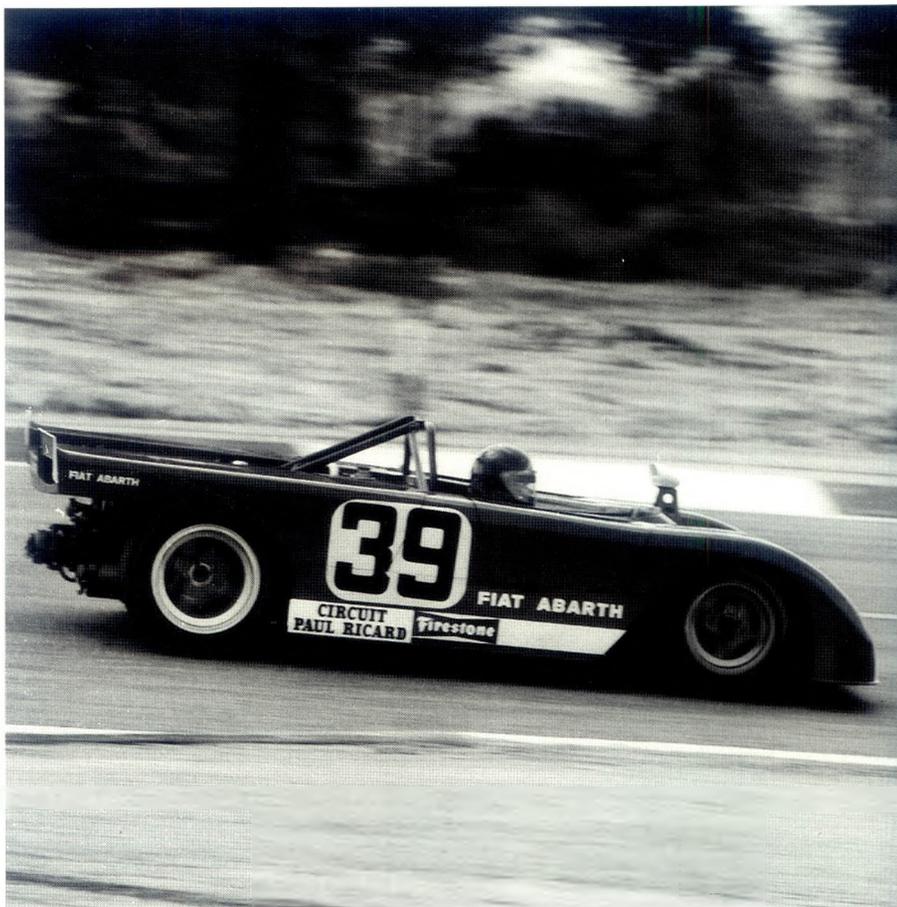
Devant son public, Merzario domine les essais, mais Facetti complète la 1^{ère} ligne et confirme la bonne forme des mécaniques italiennes. Ils devancent pas moins de six Lola. Cela n'a pas suffi pour attirer les spectateurs, les tribunes face aux stands sont quasiment désertes. Quel dommage ! Au 1^{er} départ, Facetti devance Merzario, Elford et Marko. Au 7^{ème} tour, Merzario prend le commandement et Facetti rétrograde, puis abandonne avec une fuite d'eau. Merzario s'impose devant Elford qui a tourné plus vite en course qu'aux essais et Marko, impressionnant au volant de sa vieille Lola.

Dans la 2^{ème} manche, Vic Elford prend le meilleur départ devant Merzario, Marko, Facetti dont la Chevron a été réparée.

Bonnier a repris la voiture de Casoni. Facetti abandonne à nouveau rapidement, tandis que

Merzario se rapproche d'Elford. Il pourrait se contenter de le suivre grâce à l'avance acquise dans la 1^{ère} manche. Mais il veut gagner devant son public et harcèle le Britannique, qui finit par commettre une erreur. Cinq tours avant la fin, il heurte la lente Chevron 1300 de Buonapace et doit s'arrêter pour une rapide réparation. Enervé, il repart sans respecter la lumière rouge à la sortie des stands, ce qui lui vaut d'être disqualifié.

Bien entendu, Merzario l'emporte à la grande joie du public, peu nombreux mais partisan. Marko termine 2^{ème} et conforte sa position de leader au championnat.



Enfin une victoire pour Abarth à Vallelunga. Ce sera la seule de la saison.

1e manche :

				essais	
1	Arturo MERZARIO	50'48"1	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	1e 1'14"48
2	Vic ELFORD	à 8"1	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	3e 1'15"35
3	Helmut MARKO	à 21"1	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	7e 1'18"18
4	Mario CASONI	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	4e 1'16"30
5	Giorgio PIANTA	à 2 t (tête-à-queue)	Lola T212-Ford FVC P	Giorgio Pianta	5e 1'17"85
6	Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	8e 1'19"45
7	Ennio BONOMELLI	à 3 tours	Porsche 910 S	Ennio Bonomelli	12e 1'21"09
8	Luigi MORESCHI	à 3 tours	AMS-Alfa Romeo 2000 P	Luigi Moreschi	14e 1'21"15
9	"PAL JOE"	à 3 tours	Abarth 2000 S	"Pal Joe"	15e 1'21"50
10	Giovanni ALBERTI	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Giovanni Alberti	11e 1'20"84
11	Brian MARTIN	à 5 tours	Martin BM8-Ford FVC P	B. Martin Developments	20e 1'27"35
12	Francesco CERULLI-IRULLI	à 6 tours	AMS 1300 P		22e
13	Carlo FACETTI	à 7 t (surchauffe)	Chevron B19-Abarth P	Abarth Corse	2e 1'15"01
14	"ACHILLE"	à 8 tours	AMS-Alfa Romeo 1000 P	"Achille"	21e
15	Martin DAVIDSON	à 10 t (fuite huile)	Daren Mk3-BRM P	Jack Wheeler	9e 1'20"54
16	Stefano BUONAPACE	à 11 tours	Chevron B19-Abarth 1300 P	Abarth Corse	19e 1'25"40

Abandons et forfaits :

O. RINALDI	abandon 7e tour	FIAT-Abarth 1300	Franco Pilone	13e 1'21"12
Bob HOWLINGS	batterie 3e tour	Lola T212-Ford FVC P	Bob Howlings	16e 1'22"26
Edoardo LUALDI	abandon 2e tour	Ferrari-Dino	Edoardo Lualdi	17e 1'22"77
Gianpiero MORETTI	abandon 2e tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Picchio Rosso	6e 1'17"89
Nanni GALLI	forfait (moteur)	AMS-Alfa Romeo 2000 P		10e 1'20"73
Leandro TERRA	forfait	Ferrari-Dino 206S	Leandro Terra	18e 1'24"59

Record du tour : Vic ELFORD 1'15"0 153,395 kmh**Moyenne du vainqueur :** 151,175 kmh**2e manche :**

				grille	
1	Arturo MERZARIO	50'37"9	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse	1e
2	Helmut MARKO	à 1'08"5	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team	3e
3	Vic ELFORD	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	2e
4	Joachim BONNIER*	à 1 tour	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	4e
5	Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	6e
6	Brian MARTIN	à 3 tours	Martin BM8-Ford FVC P	B. Martin Developments	9e
7	Ennio BONOMELLI	à 4 tours	Porsche 910 S	Ennio Bonomelli	5e
8	Giovanni ALBERTI	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC P	Giovanni Alberti	8e
9	Bob HOWLINGS	à 4 tours	Lola T212-Ford FVC P	Bob Howlings	14e
10	O. RINALDI	à 4 tours	FIAT-Abarth 1300	Franco Pilone	15e
11	"PAL JOE"	à 5 tours	Abarth 2000 S	"Pal Joe"	7e
12	Stefano BUONAPACE	à 6 tours	Chevron B19-Abarth 1300 P	Abarth Corse	12e
13	"ACHILLE"	à 7 tours	AMS-Alfa Romeo 1000 P	"Achille"	10e

Abandons et forfaits :

Martin DAVIDSON	piston 16e tour	Daren Mk3-BRM P	Jack Wheeler	13e
Carlo FACETTI	abandon 7e tour	Chevron B19-Abarth P	Abarth Corse	11e
Giorgio PIANTA	forfait	Lola T212-Ford FVC P	Giorgio Pianta	
Luigi MORESCHI	forfait	AMS-Alfa Romeo 2000 P	Luigi Moreschi	
Francesco CERULLI-IRELLI	forfait	AMS 1300 P		

*conduit la voiture utilisée par Mario Casoni dans la 1e manche.

Record du tour : Vic ELFORD 1'14"6 154,424 kmh**Moyenne du vainqueur :** 151,680 kmh**Classement final :**

1	Arturo MERZARIO	1h41'26"0 / 1e Gr.6	Abarth 2000 SP71 P	Abarth Corse
2	Helmut MARKO	à 1'29"6 / 2e Gr.6	Lola T210-Ford FVC P	BG Racing Team
	Vic ELFORD *	à 1 t (disqualifié)	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
3	M. CASONI/J. BONNIER	à 2 tours / 3e Gr.	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti
4	Antonio ZADRA	à 6 tours / 4e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse
5	Ennio BONOMELLI	à 7 tours / 1e Gr.5	Porsche 910 S	Ennio Bonomelli
6	Giovanni ALBERTI	à 8 tours / 5e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Giovanni Alberti
7	"PAL JOE"	à 8 tours / 2e Gr.5	Abarth 2000 S	"Pal Joe"
8	Brian MARTIN	à 8 tours / 6e Gr.6	Martin BM8-Ford FVC P	Brian Martin Developments

Non classés :

"ACHILLE"	non classé à 15 t	AMS-Alfa Romeo 1000 P	"Achille"
Stefano BUONAPACE	non classé à 17 t	Chevron B19-Abarth 1300 P	Abarth Corse
Martin DAVIDSON	non classé à 35 t	Daren Mk3-BRM P	Jack Wheeler
O. RINALDI	non classé à 38 t	FIAT-Abarth 1300	Franco Pilone
Bob HOWLINGS	non classé à 42 t	Lola T212-Ford FVC P	Bob Howlings

* n'a pas respecté la signalisation à la sortie des stands.

Record du tour : Vic ELFORD 1'14"6 154,424 kmh (2e manche)**Moyenne du vainqueur :** 151,411 kmh



2 Heures de Jarama

7 novembre 1971 - Espagne

78 tours de 3,404 km

Treize voitures seulement pour cette dernière épreuve, plusieurs pilotes étant retenus en Afrique du Sud pour les 9 Heures de Kyalami. Mais ce n'est pas la seule raison, car la prime de départ d'environ 300 francs n'est pas très motivante. Parmi les engagés, on retrouve la Dulon à moteur Porsche 910, déjà vue au Nürburgring. Le vendredi, seules six voitures sont présentes aux essais et les organisateurs commencent à se faire du souci. Pour leur remonter le moral, l'idole locale Juncadella s'applique à effectuer le meilleur chrono.

Le lendemain, les treize voitures sont là et Juncadella conserve la pôle devant Bonnier et Bridges. Mais ce dernier est rétrogradé en dernière ligne, car il a réalisé son chrono avec la voiture de

son équipier. Au 1^e passage, Bonnier est leader devant Juncadella et Fletcher un peu distancé. Bridges est déjà 4^e, puis 3^e quelques tours plus tard !

Mais au 17^e tour, il perd beaucoup de temps avec des problèmes d'allumage. Fletcher s'arrête longuement lui aussi, sa boîte de vitesses lui donne du souci.

Au 59^e tour, Juncadella surprend Bonnier et s'empare du commandement, mais au tour suivant, le Suédois reprend son bien pour ne plus le quitter, augmentant régulièrement son avance. Au 60^e tour, c'est au tour de la Dulon de s'arrêter longuement avec des problèmes d'alimentation, conservant néanmoins sa bonne 5^e place.

Classement :				essais	
1	Joachim BONNIER	78 tours / 1e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Filipinetti	2e 1'31"0
2	José-Maria JUNCADELLA	à 5"0 / 2e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	1e 1'30"2
3	Antonio ZADRA	à 6 tours / 3e Gr.6	Lola T212-Ford FVC P	Scuderia Brescia Corse	4e 1'38"6
4	John BRIDGES	à 7 tours / 4e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Red Rose Racing	3e 1'33"9
5	Hervé LE GUELLEC	à 10 tours / 5e Gr.6	Dulon LD11P-Porsche P	Martin Ridehalgh	5e 1'39"0
6	Andrew FLETCHER	à 10 tours / 6e Gr.6	Chevron B19-Ford FVC P	Willie Tuckett	6e 1'41"2
7	Erwin KREMER/G. HUBER	à 14 tours / 1e Gr.4	Porsche 911T GT	Kremer Racing	9e 1'44"1
8	Roland LARSSON	à 14 tours / 2e Gr.4	Porsche 911S GT	Kurt Simonsen	10e 1'47"9
9	Bernard CHENEVIÈRE	à 15 tours / 3e Gr.4	Porsche 914/6 GT	Porsche Club Romand	11e 1'50"5
10	Paul KELLER	à 19 tours / 4e Gr.4	Porsche 911S GT	Porsche Club Romand	8e 1'43"9
11	Luigi OTTERO	à 26 tours / 1e Gr.5	Abarth 2000 S	Luigi Ottero	12e 1'51"5
Abandons :					
	Georges DUMOING	abandon 21e tour	Lola T212-Ford FVC P	Escuderia Esmaralda	7e 1'41"6
	Bernard TRAMONT	abandon 7e tour	Alpine-Renault A110 GT	Ecurie Savin-Calberson	13e 1'52"3
Record du tour : Joachim BONNIER 1'23"4 138,639 kmh			Moyenne du vainqueur : 134,399 kmh		

Bilan de la saison

Le championnat 1971 n'a pas été à l'image de ce que l'on pouvait espérer. Plusieurs courses ont été annulées et pour les autres épreuves les primes de départ offertes par les organisateurs ont été minimales.

De plus, sur la plupart des circuits, les spectateurs furent très peu nombreux. Tout cela est assez regrettable, car dans l'ensemble, les épreuves ont été animées et les voitures sont spectaculaires.

Il est même assez incroyable de constater que les neuf courses ont consacré huit pilotes différents.

Toutes les disciplines ne peuvent pas en dire autant ! Certains pensent néanmoins que ce championnat devrait être intégré au championnat mondial. Ce n'est pas forcément une bonne idée. En effet, dans la réalité ces protos 2 litres ne sont rien d'autre que des F2 biplaces, c'est d'ailleurs ainsi qu'elles sont surnommées et elles ne sont pas taillées pour de longues distances.

Et peut-être vaut-il mieux qu'elles soient les reines d'un championnat conçu à leur mesure, plutôt que les parents pauvres d'un championnat mondial.

1971 Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres	1 / Paul Ricard	2 / Salzburgring	3 / Silverstone	4 / Hockenheim	5 / Imola	6 / Nürburgring	7 / Zandvoort	8 / Vallelunga	9 / Jarama	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Lola	9	(3)	6	9	9	9	(3)	6	9	63	57
2. Chevron	4	9	9	(2)	3	6	9	(1)	6	49	46
3. Abarth		6		4	6			9		25	25
4. Porsche								2		2	2
5. Dulon									2	2	2
6. Taydec			1							1	1

Barème de points : 9, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 6^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque.
Seuls les 7 meilleurs résultats sont retenus.

1971 Classement général de la Coupe des conducteurs de voitures de moins de 2 litres		1 / Paul Ricard	2 / Salzburgring	3 / Silverstone	4 / Hockenheim	5 / Imola	6 / Nürburgring	7 / Zandvoort	8 / Vallelunga	9 / Jarama	TOTAL
1. Helmut MARKO	A	9			9	9		3	6		36
2. Vic ELFORD	GB	6	3		6		9				24
3. Brian ROBINSON	GB			3			9	9			21
4. Arturo MERZARIO	I		6		4				9		19
5. Joachim BONNIER	S				3			2	4	9	18
6. Jean-Pierre JABOUILLE	F	9				6	2				17
7. Andrew FLETCHER	GB			9			4			1	14
8. Toine HEZEMANS	NL	4		9							13
John HINE	GB		4					9			13
10. Ed SWART	NL	3				3		6			12
John BURTON	GB		2			2	4	4			12
Trevor TWAITES	GB						6	6			12
13. Niki LAUDA	A		9								9
John LEPP	GB			4	2		3				9
José DOLHEM	F						9				9
16. Mario CASONI	I					4			4		8
17. Antonio ZADRA	I							3		4	7
18. Ronnie PETERSON	S			6							6
Adrian WILKINS	GB			6							6
Chris CRAFT	GB						6				6
José Maria JUNCADELLA	E								6		6
22. John BRIDGES	GB			2						3	5
23. John MILES	GB	4									4
Peter GAYDON	GB						4				4
Tony CHARNELL	GB			4							4
Henk BOSMAN	NL							4			4
27. Guy EDWARDS	GB			3							3
Richard KNIGHT	GB						3				3
Mike KNIGHT	GB						3				3
Roger Heavens	GB							3			3
31. Karl von WENDT	D	2									2
Peter HANSON	GB			1				1			2
Tony BIRCHENHOUGH	GB						2				2
Brian JOSCELYNE	GB						2				2
Giovanni ALBERTI	I								2		2
Hervé LE GUELLEC	F									2	2
37. Graham BIRRELL	GB	1									1
Gijs VAN LENNEP	NL		1								1
Terry CROCKER	GB				1						1
Gianpiero MORETTI	I					1					1
John BAMFORD	GB						1				1
Robert GRANT	GB						1				1
Willie TUCKETT	GB						1				1
Brian MARTIN	GB								1		1

Barème de points : 9, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 6^{ème} place dans chacun des groupes 5 et 6.

Saison 1972

Règlement

Le règlement régissant les voitures dites "de sport" change en ce début d'année. Depuis 1968, ces voitures étaient classées dans deux catégories, les groupes 5 et 6.

En fait, il suffisait de construire 25 exemplaires d'une voiture pour qu'elle passe du Groupe 6 limité à 3 litres au Groupe 5 limité à 5 litres. Bien entendu, cela avait favorisé les grosses marques capables de construire et de vendre 25 exemplaires d'un même modèle. Ce fut le cas pour Ford avec la GT40, Porsche avec la 917, Ferrari avec la 512 et Lola avec la T70.

A partir de cette année, le Groupe 6 disparaît et les deux catégories sont réunies sous l'appellation Groupe 5, dans lequel aucune voiture ne peut plus dépasser 3 litres de cylindrée.

Les nouvelles règles du championnat

Le championnat d'Europe des marques pour voitures jusqu'à 2 litres sera donc en 1972 composé des catégories suivantes : GT spéciales Gr4, Sport Gr5 (voitures de compétition expérimentales) dans lequel les Lola T212 et Chevron B19 sont maintenant éligibles, Biplaces course Gr.7 (voitures de course) qui sont les plus performantes mais sont interdites dans le Championnat Mondial.

Ces Gr.7 sont des voitures de compétition à deux places ne pouvant rouler que sur circuit fermé. Leur carrosserie doit recouvrir les roues et tous les éléments mécaniques sauf les tuyauteries d'échappement et d'admission. Le compartiment pilote doit mesurer au moins 100 cm de large, les deux sièges doivent être identiques et disposés symétriquement. Les deux portières doivent s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur. Le carburant doit être identique à celui du commerce.

La durée des épreuves ne peut être inférieure à 250 km ou 1h45' et ne doit pas excéder 600 km.

Si la distance est supérieure à 300 km ou deux heures, il devra y avoir deux pilotes par voiture.

Les dix premières voitures classées marquent des points selon un nouveau barème : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points, mais seule la voiture la mieux classée d'une même marque peut marquer des points.

Le même barème est applicable aux pilotes dans chacun des groupes 5 et 7, à la condition que cinq voitures au moins d'un même groupe soient au départ. Dans une course de plus de 300 km ou deux heures, les deux pilotes peuvent marquer la totalité des points s'ils ont conduit pendant au moins 30% de la distance totale.

Une association des pilotes

En ce début de saison, les pilotes du championnat 2 litres ont créé une association destinée à défendre leurs intérêts face aux organisateurs.

Cette association est représentée par Peter Gaydon et John Bridges et administrée par Motor Race Consultants. Malheureusement, la situation du championnat ne semble pas excellente. La participation de bon nombre de pilotes est soumise au montant des primes de départ et donc se fera au coup par coup. Dans ces conditions, il est difficile de mettre sur pied un plateau cohérent et par là même d'établir un calendrier. D'autant que des rumeurs courent comme quoi le championnat 1973 serait réservé aux seules voitures du Groupe 5.

Plusieurs pilotes et écuries se trouvent ainsi dans l'expectative et hésitent à investir dans du nouveau matériel.

Forces en présence

Les châssis

● **Abarth SE021** : coque en polyester stratifié monté sur un châssis multitubulaire avec renfort de panneau d'aluminium au centre et berceau tubulaire pour le moteur et la boîte. Moteur 4 cylindres en ligne en alliage léger 1984cc, double ACT, injection indirecte, 280 ch à 8900 tr/mn, boîte Hewland à 5 rapports, poids 520 kg. L'équipe italienne devrait être présente avec au moins une voiture sur chaque manche. Carlo Abarth a pris sa retraite et son service compétition a été racheté par FIAT. Le matériel a été cédé à l'écurie Osella. Le pilote fétiche de la marque, le rapide Arturo Merzario, est toujours en poste. On peut espérer que son talent sera mieux exploité, avec des participations plus régulières et une préparation enfin à la hauteur des ambitions



**Les protagonistes
de la saison 1972**

En haut : Abarth SE021.

Au centre : Lola T290.

En bas : Chevron B21.

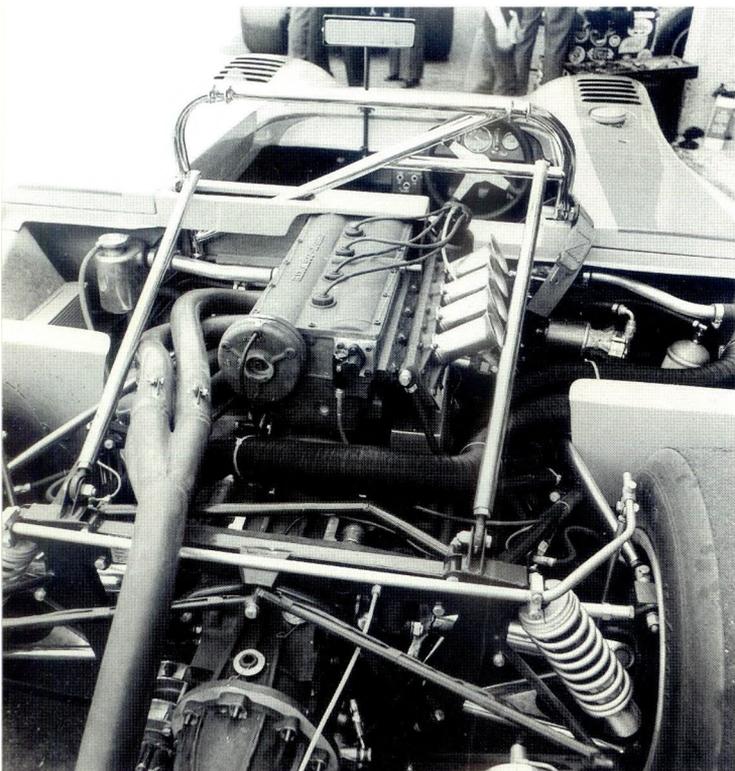


de la marque. Le moteur Abarth est le plus puissant du plateau, par contre la voiture est plus lourde et son châssis réputé inférieur aux Lola et Chevron.

● **Chevron B21** : évolution de la B19, monocoque, caisson en aluminium riveté à l'avant, treillis tubulaire supportant boîte et moteur à l'arrière, boîte Hewland à 5 rapports. Ce châssis sera utilisé par les équipes Canon pour Burton et Wollek, et Red Rose Racing pour Hine, Bosch et J.M. Juncadella, ainsi que quelques indépendants.

● **Daren Mk4** : monocoque ressemblant à la Lola, boîte Hewland FG400.

● **GRAC MT16** : carrosserie en polyester stratifié, châssis monocoque avec double caisson au centre et treillis tubulaire à l'avant et à l'arrière, moteur FVC 1960cc préparé par Funda à Genève, boîte Hewland 5 rapports, poids 575 kg.



Annoncé comme l'épouvantail à l'ouverture de la saison, le Chevy Cosworth tiendra ses promesses sur le plan de la puissance mais n'atteindra jamais un seuil de fiabilité acceptable.

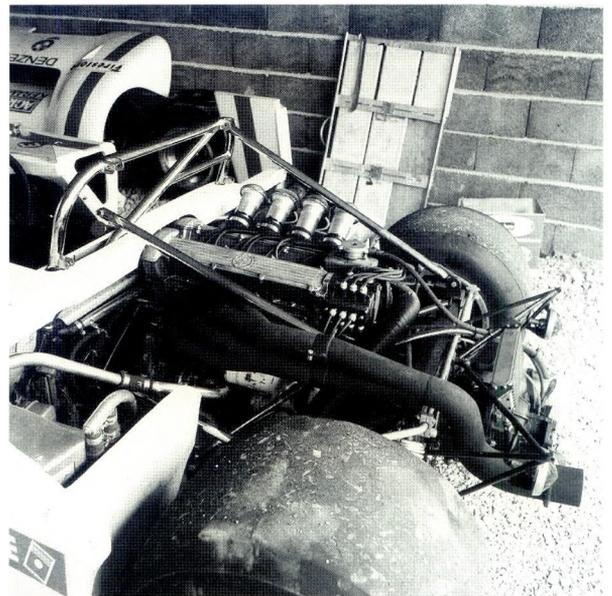
Au contraire, le BMW, au départ simple évolution du 1600cc de F2, connaîtra un développement rapide.

● **Lola T290** : même conception que la Chevron B21, poids à vide 485 kg. Deux de ces voitures sont engagées par la Scuderia Filipinetti. Cette équipe suisse est financée par deux importants sponsors français : Antar et la Seita. C'est la première fois que le fabricant de cigarettes s'investit en sport automobile et ce sera le début d'une longue aventure qui se poursuivra notamment en F1 avec Ligier. Bien entendu avec de tels sponsors, un pilote français s'imposait. Jean-Louis Lafosse sera l'heureux élu, aux côtés de Bonnier. L'écurie du vétéran suédois sera présente avec Swietlik et Bagration. L'usine engage également une voiture pour Guy Edwards, financée par son sponsor personnel Barclays International.

Les moteurs

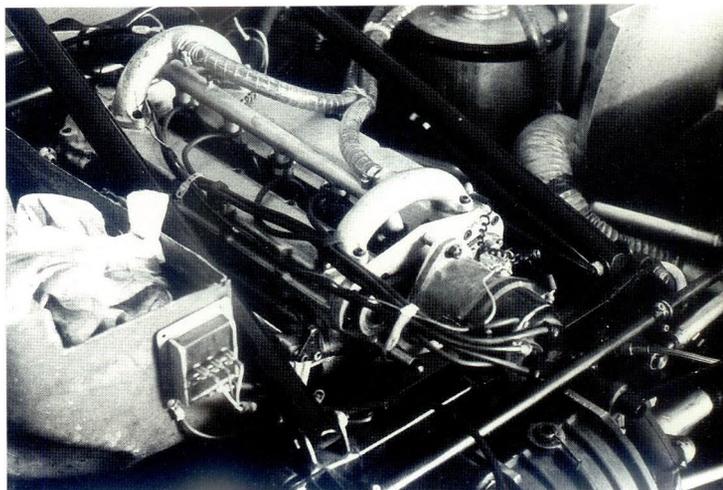
A l'exception d'Abarth, toutes ces marques utilisent généralement le classique moteur Cosworth FVC. Rappelons qu'il s'agit d'un bloc d'origine Ford Cortina dont l'alésage a été augmenté, c'est un 4 cylindres/16 soupapes 1790cc 2 ACT, développant 240 ch à 8500 tr/mn.

● **Le moteur Chevrolet Cosworth.** On note l'apparition d'un nouveau moteur, le Chevrolet Cosworth EA 4cylindres/16 soupapes 1994cc en alliage léger dérivé du 2300cc de la Chevrolet Vega par réduction de la course, 260 ch à 8500 tr/mn, 2 ACT entraînés par courroie crantée, injection indirecte. Ce moteur est



puissant et possède encore une bonne marge de progression. Lors de la récente série Springbok en Afrique du Sud, il s'est montré très performant mais peu fiable. Néanmoins certains voient en lui la proche disparition du FVC, handicapé par sa cylindrée et sa puissance. Le Cosworth EA est le premier stock-block de la marque à ne pas être d'origine Ford. Ce moteur équipera quelques Lola et Chevron.

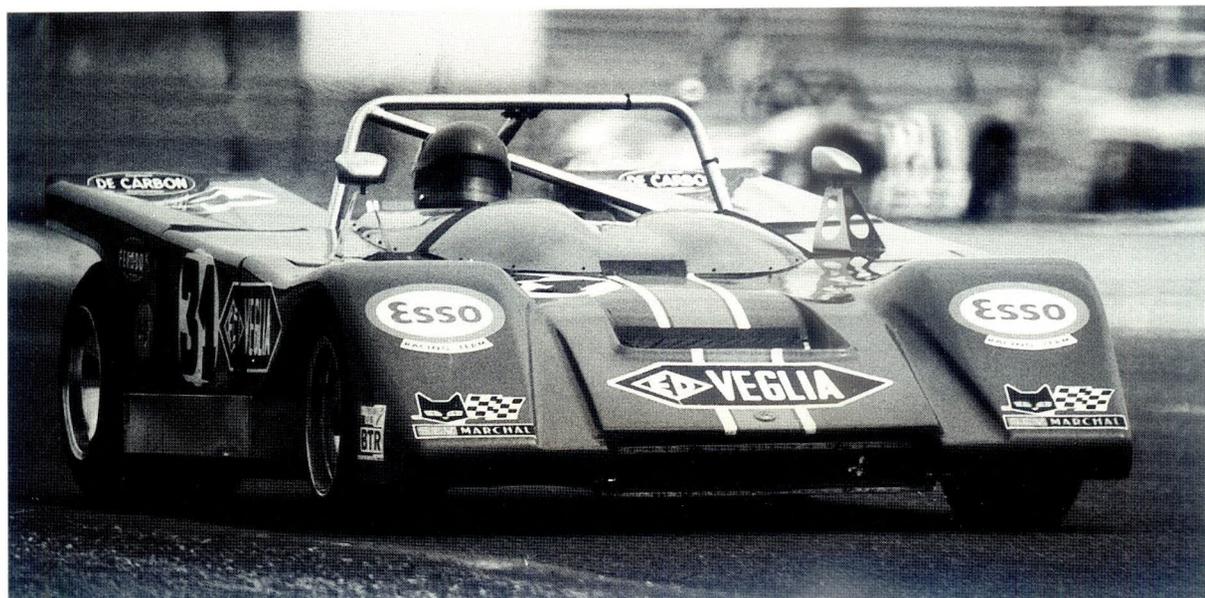
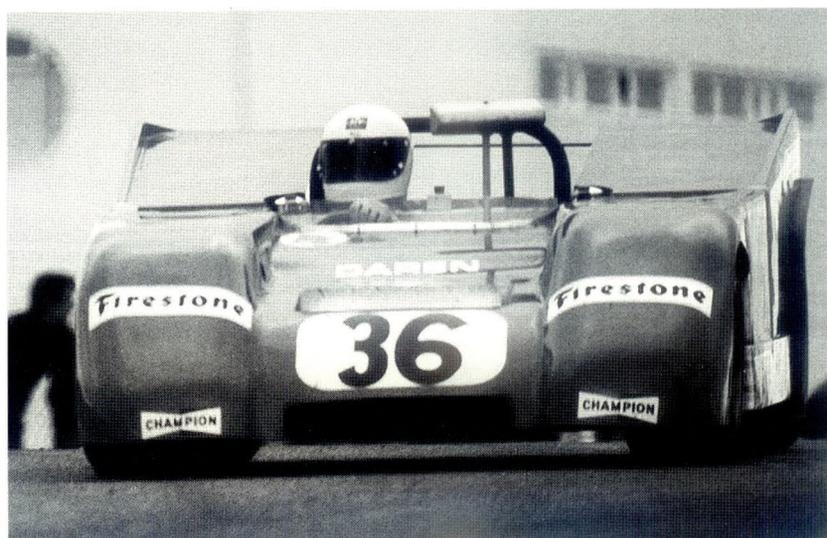
● **Le BMW.** Enfin le Bosch Racing Team sera présent avec une Chevron B21 propulsée par un 4 cylindres BMW de 1997cc, annoncé pour 277ch à 9000 tr/mn. Ce moteur est une évolution du 1600cc ex-F2. Le vilebrequin, les bielles et le système d'injection sont nouveaux.



En haut : Le moteur Abarth est annoncé comme le plus puissant du plateau, mais il devra composer avec un châssis plus lourd que la concurrence.

Au centre : La Daren, présente dans la catégorie depuis le début progresse régulièrement, mais les moyens sont réduits et la voiture est trop essulée.

En bas : la Grac ne sera présente que de façon irrégulière.





Trophée Paul Ricard

9 avril 1972 - Le Castellet - France - 3,264 km

2 manches de 45 tours avec addition des temps

Pour cette épreuve d'ouverture, l'écurie Filipinetti présente quatre Lola, dont une T212 pour Ballot-Léna. Quant à Larrousse, il doit se contenter d'une vieille T210 engagée sous les couleurs de Radio Monte-Carlo.

Arturo Merzario dispose de la toute nouvelle Abarth qui se montre immédiatement très rapide. Dans un style impressionnant, il s'empare de la pôle avec 1"3 d'avance sur la Lola de Bonnier, pourtant équipée du très performant moteur Chevrolet Vega concocté par Cosworth, dont c'est la première apparition en Europe.

Parmi les malchanceux, Swietlik tombe en panne d'essence et Facetti est victime d'une fuite d'huile. Mais le pire est pour Claude Ballot-Léna qui sort de la piste à la fin de la 2^e séance et doit déclarer forfait à cause d'un porte-moyeu faussé.

Au départ de la 1^{re} manche, Merzario, Bonnier et Lafosse démarrent impeccablement, tandis que Roland Heiler reste sur la ligne, en difficulté avec sa batterie. Merzario prend la tête et porte à 45" son avance sur son plus proche poursuivant aux 2/3 de la distance.

Entre temps, Lafosse perd du terrain en raison d'un moteur poussif qui finira par rendre l'âme en vue de l'arrivée. Juncadella sort de la piste et doit s'arrêter à son stand pour vérifications, Larrousse fait une superbe remontée au volant d'une Lola de deux ans d'âge. Il talonne Burton pour la 3^e place et le pousse à la faute sous les acclamations du public. Peu après, Merzario qui domine toujours avec insolence, stoppe en catastrophe à son stand. Une attache entre la suspension arrière et le châssis

tubulaire a cédé, c'est l'abandon irrémédiable. Bonnier accède à la 1^{re} place et n'a plus qu'à rallier l'arrivée, tout en surveillant l'écart avec Larrousse qui s'est bien rapproché.

La grille de départ de la 2^e manche est inhabituelle puisque les concurrents doivent reprendre la place qu'ils occupaient au départ de la 1^{re} manche, les places des pilotes ayant abandonné restant vides. Ainsi Gérard Larrousse qui vient de terminer en seconde position doit repartir de la 9^e place, précédé par plusieurs pilotes qu'il avait déjà dû doubler précédemment, ce qui provoque sa colère.

Dès le départ, Bonnier s'échappe en tête. Lafosse abandonne rapidement, son moteur n'en peut plus. Edwards est retardé par une crevaison et Facetti par un tête-à-queue. Quant à Larrousse, en raison de sa position de départ, il se retrouve à nouveau aux prises avec Burton. A mi-course, coup de théâtre, Bonnier s'arrête. Son moteur Chevrolet est noyé d'huile car le couvercle d'arbres à cames s'est desserré. Le Suédois repartira attardé.

Pour Burton, le scénario de la 1^{re} manche se reproduit : sous la pression de Larrousse, il part en tête-à-queue. Mais cette fois, il cale et ne peut redémarrer. C'est l'abandon.

L'inattendu Mieusset, qui fait une course admirable avec sa Chevron, est remonté en seconde position et se rapproche de Larrousse. Il échouera à moins de six secondes de la Lola.

Au classement cumulé, Larrousse l'emporte largement. Jimmy Mieusset est le seul à terminer dans le même tour, tandis que Bonnier doit se contenter de la 7^e place.

1 ^{er} manche :			essais	
1	Joachim BONNIER	59'58"3	Lola T290-Chevy EA	2e 1'17"6
2	Gérard LARROUSSE	à 2"9	Lola T210-Bonnier FVC	9e 1'19"7
3	John BURTON	à 16"4	Chevron B21-Smith FVC	5e 1'18"3
4	Guy EDWARDS	à 35"4	Lola T290-Richardson FVC	4e 1'18"3
5	Carlo FACETTI	à 1'03"3	Abarth 2000 SP71	15e 1'20"8
6	Jimmy MIEUSSET	à 1'19"6	Chevron B19-Ford FVC	12e 1'20"6
7	John HINE	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	7e 1'19"6
8	Gabriele SERBLIN	à 1 tour (moteur)	Chevron B19-Ford FVC	16e 1'21"2
9	Niki BOSCH	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	14e 1'20"6
10	Jean-Jacques COCHET	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	17e 1'21"8
			Scuderia Filipinetti	2e 1'17"6
			Radio Monte-Carlo	9e 1'19"7
			Canon Racing	5e 1'18"3
			Team Lola	4e 1'18"3
			S. Brescia Corse	15e 1'20"8
			Red Rose Racing	7e 1'19"6
			Gabriele Serblin	16e 1'21"2
			Red Rose Racing	14e 1'20"6
			Scuderia Filipinetti	17e 1'21"8

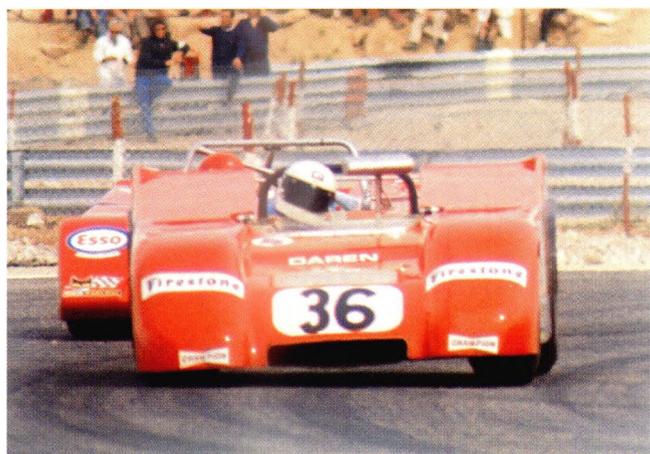
(Suite des résultats en page 62)



En haut : Grille de départ de la première course de la saison. Merzario (24) ne profitera pas longtemps de sa pôle position. Bonnier et Lafosse sur les Lola Filipinetti partagent avec lui la première ligne, tandis que la Lola de Heiler est poussée hors de la grille.

Au centre : La Daren de Martin Raymond.

En bas : Les stands du circuit Paul Ricard dans leur première version, ouverts à tous les vents (surtout le mistral). Au premier plan la Lola T210 que Gérard Larousse va imposer au classement général.



11 Claude SWIETLIK	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	11e	1'20''5
12 Martin RAYMOND	à 2 tours	Daren Mk4-Richardson FVC	Martin Raymond	19e	1'22''3
13 Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Antonio Zadra	20e	1'22''5
14 José M. JUNCADELLA	à 3 tours	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	10e	1'20''0
15 Jean-Louis LAFOSSE	à 3 tours (moteur)	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	3e	1'17''8
16 Michel DUPONT	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC	Michel Dupont	21e	1'22''7
17 Arturo MERZARIO	à 7 tours (châssis)	Abarth-Osella SE021	S. Brescia Corse	1e	1'16''3
18 Jorge de BAGRATION	à 11 t (injection)	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	6e	1'18''3

Non classés

Lionel NOGHÈS	démarrreur 30e t	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	18e	1'22''2
Rolf SKOGHAG	embrayage 15e t	Lola T212-Ford	Rolf Skoghag	22e	1'22''8
Toine HEZEMANS	soupape 3e tour	Abarth 2000 SP71	Canon Racing	8e	1'19''7
Roland HEILER	batterie 3e tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	13e	1'20''6

Forfaits

Robert CYPRIEN	non qualifié	GRAC MT16-Ford	GRAC		
Claude BALLOT-LENA	accident essais	Lola T212-Ford	Scuderia Filipinetti	23e	1'23''8
Shaun JACKSON	forfait	Huron Spi 72-Ford FVC			
Bob WOLLEK	forfait	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing		
Trevor TWAITES	forfait	Chevron B21-Ford	Intertech Steering Wheels		
Max COHEN-OLIVAR	forfait	Chevron B21-Ford	Max Cohen-Olivar		
Jurg DÜBLER	forfait	Lola T212			
Alain FINKEL	forfait	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing		

Record du tour : Arturo MERZARIO 1'17''8 151,022 kmh. **Moyenne du vainqueur** 146,938 kmh

2e manche :

1 Gérard LARROUSSE	1h00'21''5	Lola T210-Bonnier FVC	Radio Monte-Carlo	9e	
2 Jimmy MIEUSSET	à 5''9	Chevron B19-Ford FVC		12e	
3 Jorge de BAGRATION	à 7''4	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	6e	
4 John HINE	à 27''3	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	7e	
5 Jean-Jacques COCHET	à 2'09''8	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	17e	
6 Niki BOSCH	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	14e	
7 José M. JUNCADELLA	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	10e	
8 Claude SWIETLIK	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	11e	
9 Michel DUPONT	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC	Michel Dupont	21e	
10 Guy EDWARDS	à 2 tours	Lola T290-Richardson FVC	Team Lola	4e	
11 Antonio ZADRA	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Antonio Zadra	20e	
12 Joachim BONNIER	à 3 tours	Lola T290-Chevy EA	Scuderia Filipinetti	2e	
13 Jörg OBERMOSER*	à 8 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	13e	
14 Carlo FACETTI	à 12 tours	Abarth 2000 SP71	Scuderia Brescia Corse	15e	
15 Martin RAYMOND	à 14 t (panne ess.)	Daren Mk4-Richardson FVC	Martin Raymond	19e	
16 John BURTON	à 21 tours	Chevron B21-Smith FVC	Canon Racing	5e	

Non classés

Jean-Louis LAFOSSE	moteur	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	3e	
Arturo MERZARIO	pas réparé	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	1e	
Gabriele SERBLIN	pas réparé	Chevron B19-Ford FVC	Gabriele Serblin	16e	

*conduit la voiture utilisée par Roland Heiler dans la 1e manche.

Record du tour : Joachim BONNIER 1'18''1 150,442 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 145,992 kmh.

Classement final :

1 Gérard LARROUSSE	2h00'22''7	Lola T210-Bonnier FVC	Radio Monte-Carlo		
2 Jimmy MIEUSSET	à 1'22''6	Chevron B19-Ford FVC			
3 John HINE	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing		
4 Jean-Jacques COCHET	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti		
5 Niki BOSCH	à 2 tours	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing		
6 Guy EDWARDS	à 2 tours	Lola T290-Richardson FVC	Team Lola		
7 Joachim BONNIER	à 3 tours	Lola T290-Chevy EA	Scuderia Filipinetti		
8 Claude SWIETLIK	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier		
9 José-M. JUNCADELLA	à 4 tours	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing		
10 Antonio ZADRA	à 6 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Antonio Zadra		
11 Michel DUPONT	à 6 tours	Chevron B19-Ford FVC	Michel Dupont		
12 Jorge de BAGRATION	à 11 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier		
13 Carlo FACETTI	à 12 tours	Abarth 2000 SP71	Scuderia Brescia Corse		
14 Martin RAYMOND	à 16 tours	Daren Mk4-Richardson FVC	Martin Raymond		
15 John BURTON	à 21 tours	Chevron B21-Smith FVC	Canon Racing		

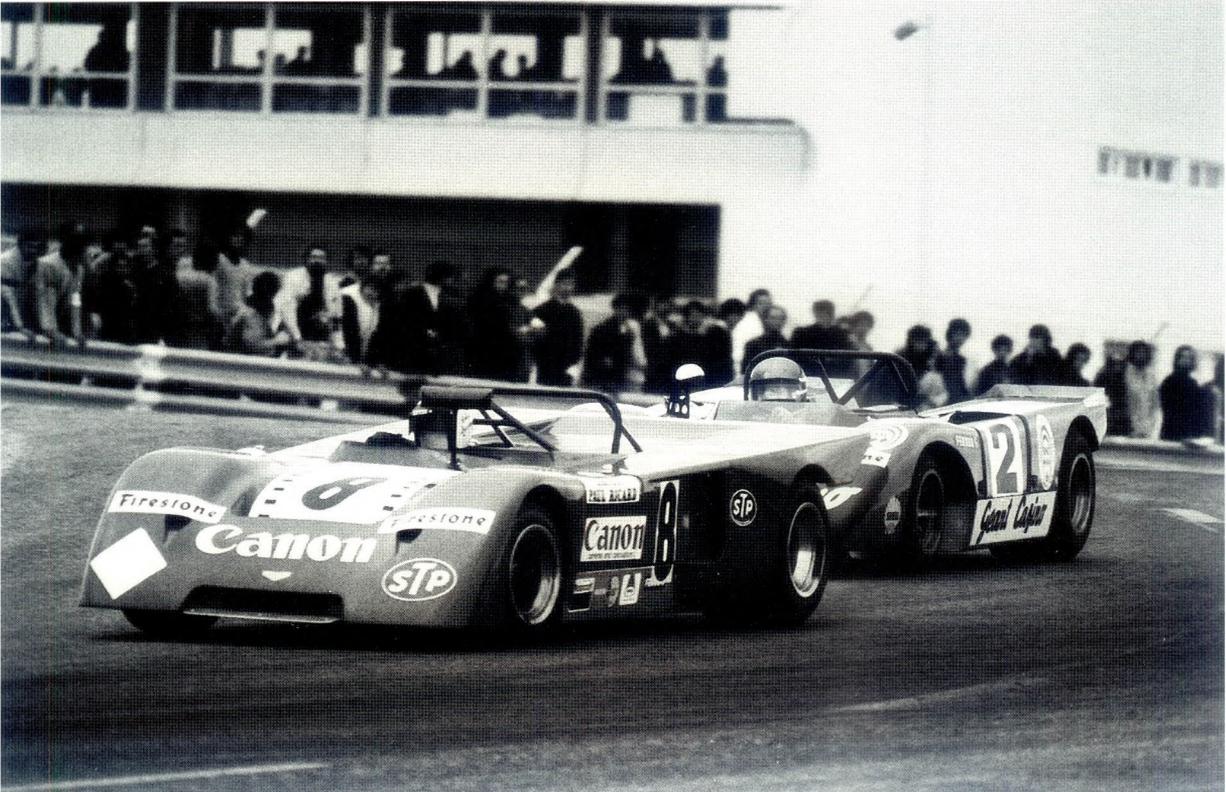
Non classés

Gabriele SERBLIN	à 46 tours	Chevron B19-Ford FVC	Gabriele Serblin		
Jean-Louis LAFOSSE	à 48 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti		
R. HEILER / J. OBERMOSER	à 51 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier		

Record du tour : Arturo MERZARIO 1'17''8 151,022 kmh (1e manche)

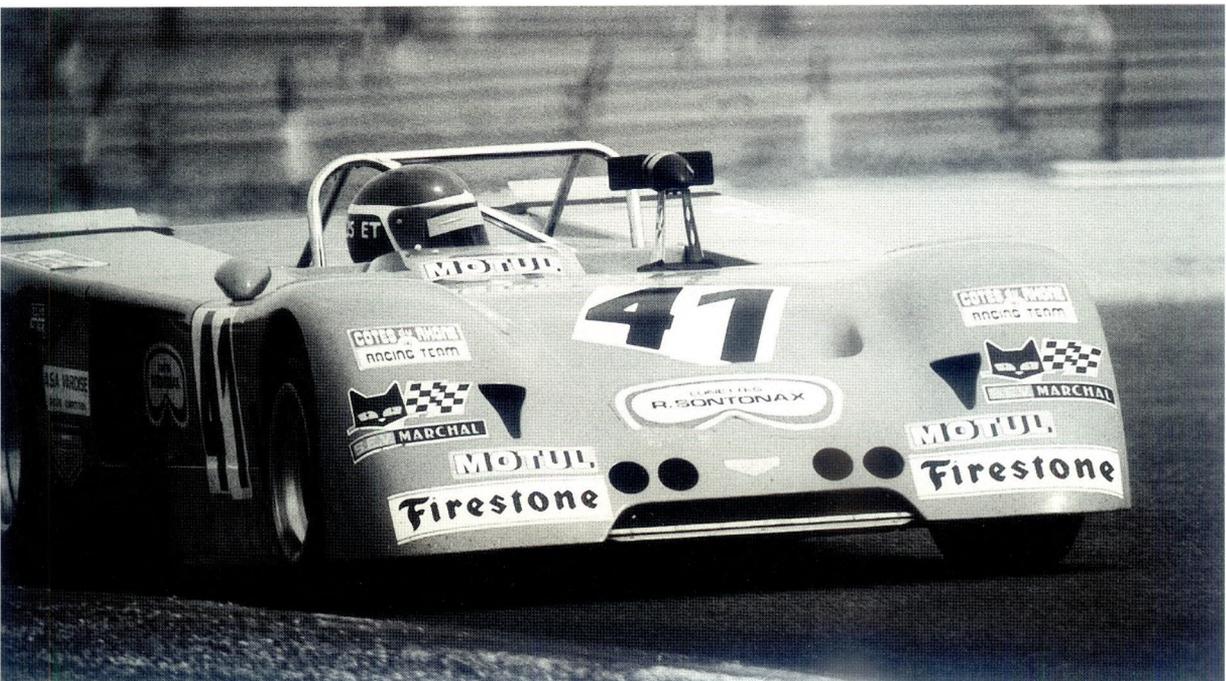


Gérard Larrousse.



Duel serré dans la première manche, entre John Burton (Chevron n°8) et Gérard Larrousse (Lola n°2). Larrousse prendra le meilleur pour venir talonner le leader Jo Bonnier.

Course superbe et régulière du Lyonnais Jimmy Miesset sur sa Chevron B19.





Trophée Ignazio Giunti

23 avril 1972 - Vallelunga - 3,200 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Les organisateurs ont retenu la leçon de l'an passé et ont avancé la date de leur épreuve afin d'attirer un plus grand nombre de concurrents et de spectateurs.

Arturo Merzario est retenu aux 1000 km de Monza car Ferrari a fait appel à lui pour remplacer Mario Andretti. Son Abarth habituelle est confiée au Néerlandais Hezemans sous les couleurs du Canon Racing. La marque italienne est également présente avec un de ses moteurs monté sur un châssis Lola, cet assemblage se révélant d'ailleurs très performant.

Il pleut lors des essais du vendredi, ce qui ne fait pas les affaires de Peter Humble à qui on a volé les pneus pluie. Heureusement pour lui, le beau temps revient dès le lendemain.

Bonnier est le seul à utiliser le Cosworth Vega. Il réussit la pôle-position avant d'être immobilisé par des problèmes de température d'eau. Par sécurité son moteur est changé pour la course. Hine réalise le second chrono devant la Lola-Abarth de Facetti. Quant à Zadra, il se retrouve à l'hôpital pour un check-up, après avoir violemment heurté le rail.

Hine s'impose au premier départ, précédant Bonnier, Bagration, Burton, Hezemans et Facetti.

Dès le troisième tour, le moteur de Bonnier commence à perdre de l'huile, aspergeant copieusement ses poursuivants avant d'abandonner. Facetti tente de surprendre Burton au freinage, tous deux partent en tête-à-queue et rétrogradent dans le classement, ainsi que Bagration qui part en toupie à fond de cinquième à la suite d'une crevaison. Burton et Facetti regagnent du terrain, mais l'Italien est à nouveau retardé par une batterie à plat. Hine l'emporte facilement devant Hezemans.

Hezemans devance Hine au second départ, mais le Britannique reprend rapidement le commandement. Burton s'arrête avec des problèmes d'alimentation d'essence et repart en queue de peloton. Au deuxième tour Lafosse ne repasse plus. Au tour suivant, manque également le leader, Hine, et l'on craint le pire lorsqu'une ambulance part sur le circuit.

Hine rassure tout le monde lorsqu'il revient à pied, une demie jante à la main. Quant à Lafosse, un problème de direction l'a expédié à grande vitesse contre les glissières, sa voiture s'est ensuite envolée par dessus celle de Juncadella, retombant sur la piste derrière celui-ci.

Le Français, finalement chanceux, s'en tire



Une des trop rares apparitions de la Grac aux mains de Alain Finkel.



En haut : Avant d'abandonner, Bonnier asperge d'huile ses poursuivants Burton et Hezemans.

A gauche : Le cocktail châssis Lola et moteur Abarth se révéla très performant entre les mains de Facetti.

En bas : Toine Hezemans remplace Merzario avec efficacité. Il s'impose dans la 2^e manche et au classement général.



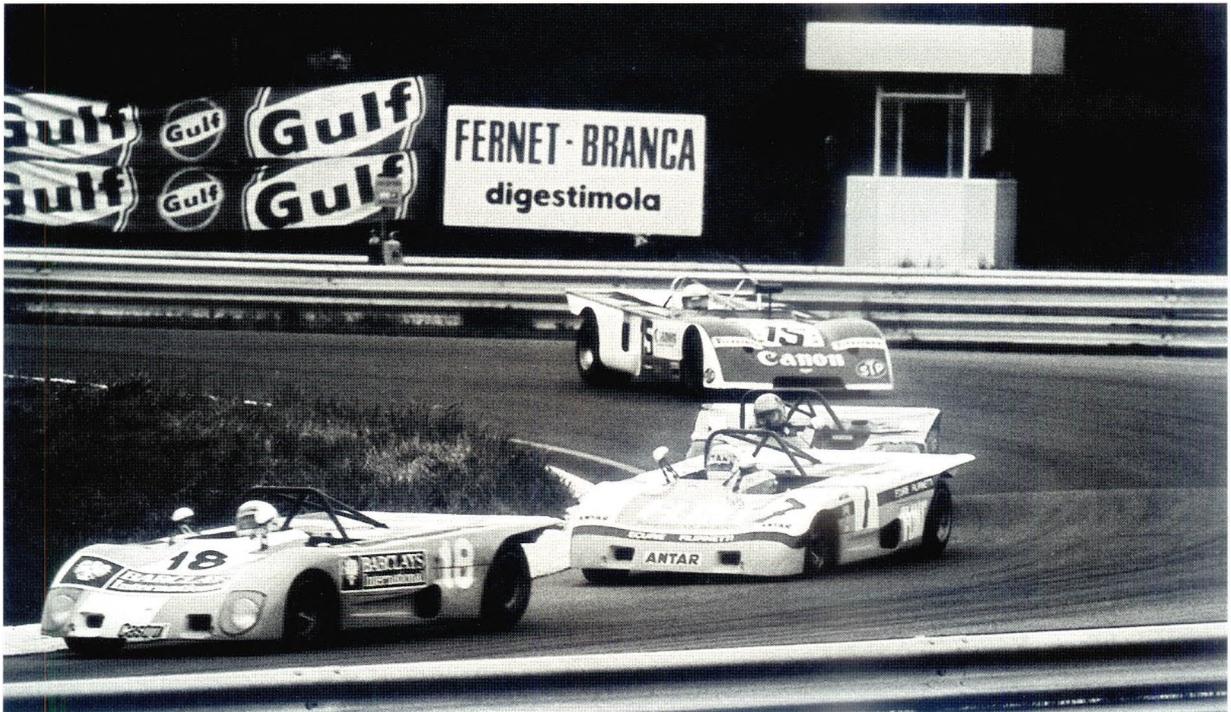
avec un bras cassé et quelques blessures moins importantes. Arrivant ensuite sur les lieux de l'accident, Hine n'a pu éviter les débris et l'une de ses jantes a carrément été coupée en deux. Hezemans se retrouve ainsi en tête de la course devant Facetti.

Ce dernier parviendra à le dépasser et à rester devant pendant neuf tours avant que ses freins ne

faiblissent. Puis à trois tours de la fin, la Lola-Abarth s'immobilise définitivement, canalisation d'essence cassée, au grand désappointement des spectateurs. Hezemans l'emporte de peu devant Edwards et Burton, remonté depuis la dernière position au prix d'une attaque permanente.

Au classement final, le tiercé de tête est le même et Facetti se classe finalement 6^e.

1 ^e manche :			essais	
1 John HINE	50'47''6	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	2e 1'14''63
2 Toine HEZEMANS	à 7''5	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	6e 1'15''39
3 John BURTON	à 28''6	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	8e 1'16''29
4 Guy EDWARDS	à 30''2	Lola T290-Richardson FVC	Team Lola	9e 1'16''30
5 Bob WOLLEK	à 59''7	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	5e 1'15''28
6 Jean-Louis LAFOSSE	à 1'06''5	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	10e 1'16''50
7 Carlo FACETTI	à 1'23''2	Lola T290-Abarth	Abarth Corse	3e 1'15''12
8 José M. JUNCADILLA	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	7e 1'16''15
9 Roland HEILER	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	15e 1'19''39
10 Paco JOSA	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	13e 1'18''12
11 Max COHEN-OLIVAR	à 2 tours	Chevron B21-Ford FVC	Max Cohen-Olivar	14e 1'18''95
12 Peter HUMBLE	à 2 tours	Chevron B21-Davis FVC	Peter Humble	16e 1'20''31
13 Lionel NOGHÈS	à 2 tours	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	18e 1'22''40
14 Jorge de BAGRATION	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	4e 1'15''23
15 Claude SWIETLIK	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	11e 1'16''87
16 Giorgio DANIELI	à 4 tours	Lola T290-Trivellato FVC	Scuderia Palladio	19e 1'23''01
17 Giovanni FASANO	à 10 tours	Abarth 2000	Giovanni Fasano	20e 1'28''91
Abandons et forfaits :				
Gabriele SERBLIN	b. de vitesses 21e t	Chevron B21-Trivellato FVC	Scuderia Palladio	12e 1'18''11
Alain FINKEL	support moteur 14e t	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	17e 1'22''38
Joachim BONNIER	pression huile 6e t	Lola T290-Chevy EA	Scuderia Filipinetti	1e 1'14''06
Antonio ZADRA	forfait (accid. essais)	Lola T290-Trivellato FVC	Antonio Zadra	1'18''2
Record du tour : Carlo FACETTI et Toine HEZEMANS			Moyenne du vainqueur : 151,193 kmh	
1'14''9 153,805 kmh				
2 ^e manche :			grille	
1 Toine HEZEMANS	52'05''7	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	2e
2 Guy EDWARDS	à 1''9	Lola T290-Richardson FVC	Team Lola	4e
3 John BURTON	à 13''0	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	3e
4 Jorge de BAGRATION	à 19''9	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	14e
5 Claude SWIETLIK	à 43''8	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	15e
6 José M. JUNCADILLA	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	8e
7 Roland HEILER	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	9e
8 Paco JOSA	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	10e
9 Peter HUMBLE	à 2 tours	Chevron B21-Davis FVC	Peter Humble	12e
10 Carlo FACETTI	à 3 t (canal. essence)	Lola T290-Abarth	Abarth Corse	7e
11 Lionel NOGHÈS	à 3 tours	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	13e
12 Giorgio DANIELI	à 4 tours	Lola T290-Trivellato FVC	Scuderia Palladio	16e
13 Giovanni FASANO	à 6 tours	Abarth 2000	Giovanni Fasano	17e
Abandons :				
Bob WOLLEK	moteur 17e tour	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	5e
Max COHEN-OLIVAR	abandon 4e tour	Chevron B21-Ford FVC	Max Cohen-Olivar	11e
John HINE	roule sur débris 3e t	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	1e
Jean-Louis LAFOSSE	accident 2e tour	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	6e
Record du tour : John BURTON			Moyenne du vainqueur : 147,423 kmh	
1'15''7 152,080 kmh				
Classement final :				
1 Toine HEZEMANS	1h43'00''8	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	
2 Guy EDWARDS	à 24''6	Lola T290-Richardson FVC	Team Lola	
3 John BURTON	à 34''1	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	
4 José-M. JUNCADILLA	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	
5 Roland HEILER	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
6 Carlo FACETTI	à 3 tours	Lola T290-Abarth	Abarth Corse	
7 Jorge de BAGRATION	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC		Ecurie Bonnier
8 Paco JOSA	à 3 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	
9 Claude SWIETLIK	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
10 Peter HUMBLE	à 4 tours	Chevron B21-Davis FVC	Peter Humble	
11 Lionel NOGHÈS	à 5 tours	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	
12 Giorgio DANIELI	à 8 tours	Lola T290-Trivellato FVC	Scuderia Palladio	
13 Giovanni FASANO	à 16 tours	Abarth 2000	Giovanni Fasano	
Record du tour : Carlo FACETTI et Toine HEZEMANS			Moyenne du vainqueur : 149,953 kmh	
1'14''9 153,805 kmh (1e manche)				



1^{re} manche, lutte pour la 4^e place. Edwards précède Lafosse. En dernière position du groupe, Bob Wollek.

Le même quatuor vu de dos.





Taurenpokal

21 mai 1972 - Salzburgring - 4,238 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Arturo Merzario est encore absent. Ferrari a fait à nouveau appel à ses services pour disputer la Targa Florio. Son baquet est, cette fois, occupé par Derek Bell.

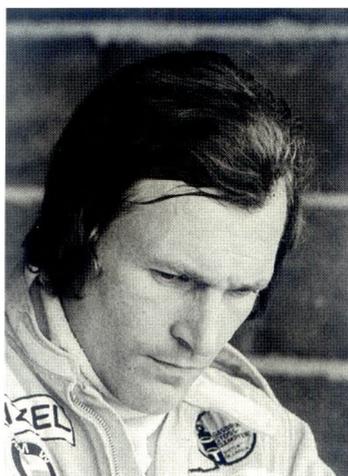
Edwards est en tête du championnat et utilise pour la première fois le prometteur Cosworth Chevrolet EA, que Bonnier a néanmoins délaissé pour raisons de fiabilité. Les têtes pensantes de Cosworth, Keith Duckworth et Dick Scammell, ont fait le déplacement pour analyser les problèmes que rencontre leur moteur, ce qui n'empêche pas Edwards de casser rapidement le sien.

Le staff de BMW est également présent pour suivre les débuts de leur moteur sur la Chevron du team Bosch, confiée à Dieter Quester. Ce moteur

pourra être commercialisé et devrait apparaître en F2 l'an prochain. Une seule séance d'essais qualificatifs est prévue le samedi après-midi. Le matin, lors des essais libres, Quester se montre le plus rapide avant que la pluie ne s'installe pour le reste de la journée.

C'est alors que l'on apprend que la séance libre du matin a été transformée en séance qualificative ! Bien évidemment, dans ces conditions, le chrono de Quester ne peut plus être battu. Il a donc réalisé la pôle sans le savoir. Quelle farce ! Notons quand même que sous la pluie, Bell et son Abarth ont été les plus rapides.

Le soleil est revenu pour le premier départ. Hine est le plus prompt, mais Quester repasse le premier devant les stands, précédant Hine, Burton, Bonnier



C'est au Salzburgring que Dieter Quester fait débiter le moteur BMW également destiné à la F2 pour la saison suivante.

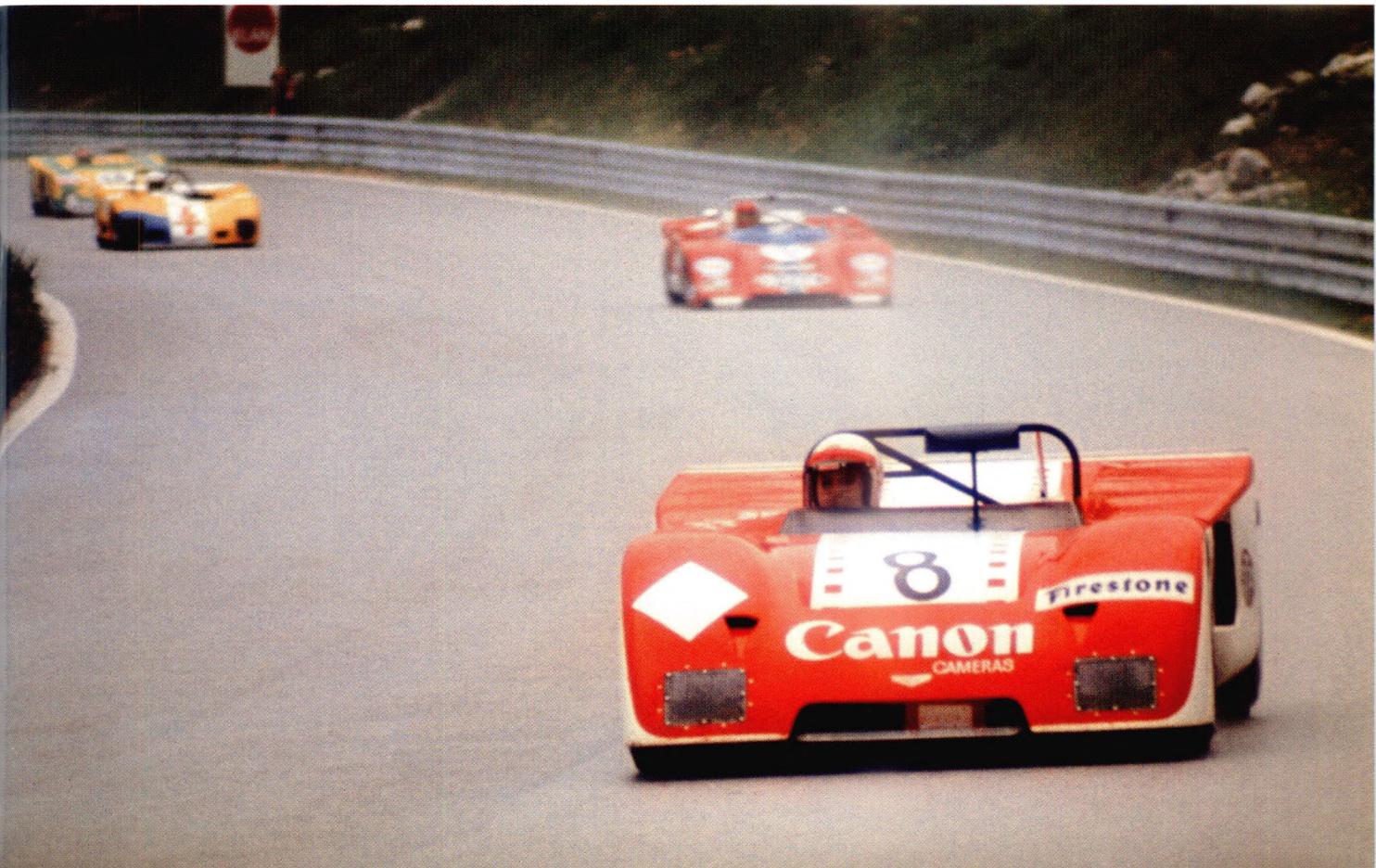


Claude Swietlik participa au championnat 1972 sur les Lola de l'écurie Bonnier avant de former, la saison suivante, une écurie avec Vic Elford.



Remplaçant Merzario, l'Anglais Derek Bell mène son Abarth en glisse, il sera le plus rapide sous la pluie, mais inutilement.

John Burton remporte la première manche sur la piste détrempée.



et Bell. A mi-distance, Quester possède 13 secondes d'avance sur Burton, qui précède Hine et Edwards bien remonté. Bell, quant à lui, a rétrogradé avec son Abarth réglée sur piste mouillée. Mais au 24^e tour, la boîte de vitesses de Quester commence à donner des signes de fatigue et Burton se rapproche et prend le commandement quatre tours plus tard. Les positions ne changeront plus, sauf pour Bell qui abandonne peu avant la fin.

Au second départ, Hine est à nouveau le plus rapide, mais cette fois encore Quester le double avant la fin du 1^e tour, imité par

Edwards. Au 5^e tour, Hine perd encore une place au profit de Burton, tandis qu'Edwards se retire, moteur muet. Au 27^e tour, Quester possède 17 secondes d'avance sur Burton et celui-ci est encore vainqueur virtuel. C'est alors qu'il rate une vitesse et effectue un superbe sursur régime juste devant les stands, avant d'abandonner dans un grand nuage de fumée. Quester l'emporte donc avec un tour d'avance sur Hine, malgré tout satisfait de sa place de dauphin. Bonnier complète le podium. Le tiercé de tête est le même au cumul des deux manches.

1e manche :				essais
1 John BURTON	49'47"8	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	3e 1'17"6
2 Dieter QUESTER	à 25"1	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	1e 1'12"3
3 John HINE	à 34"5	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	2e 1'14"9
4 Guy EDWARDS	à 44"6	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	13e 1'33"1
5 Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	7e 1'21"3
6 Claude SWIETLIK	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	14e 1'39"0
7 Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	17e 1'44"8
8 José M. JUNCADELLA	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	10e 1'25"4
9 Roland HEILER	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	15e 1'39"8
10 Gabriele SERBLIN	à 2 tours	Chevron B19/21-Trivellato FVC	Automobile Club Vicenza	6e 1'21"3
11 Niki BOSCH	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	9e 1'23"0
12 Max COHEN-OLIVAR	à 3 tours	Chevron B21-Ford FVC	Charles Graemiger	8e 1'22"1
Abandons, non qualifiés et forfaits :				
Derek BELL	pression huile 37e t	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	11e 1'27"8
Kurt HILD	moteur	KMW SP20-Porsche 910	Kurt Hild	12e 1'31"3
Lionel NOGHÈS	moteur 5e tour	GRAC MT16-Funda FVC	Veglia GRAC Racing	16e 1'44"8
Andrew FLETCHER	pression essence 2e t	Chevron B21-Felday FVC	Bill Tuckett	5e 1'20"7
Otto STUPPACHER	non qualifié (soupape)	Abarth-Osella SE021	Bosch Racing Team	18e
Bob WOLLEK	forfait (batterie)	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	4e 1'20"4
Jean-Louis LAFOSSE	forfait (non présent)	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	
Record du tour : John BURTON	1'11"8	212,470 kmh	Moyenne du vainqueur : 204,220 kmh	
2e manche :				grille
1 Dieter QUESTER	49'28"0	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	2e
2 John HINE	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	3e
3 Joachim BONNIER	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	5e
4 Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	7e
5 Claude SWIETLIK	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	6e
6 Niki BOSCH	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	11e
7 Max COHEN-OLIVAR	à 3 tours	Chevron B21-Ford FVC	Charles Graemiger	12e
8 Gabriele SERBLIN	à 3 tours	Chevron B19/21-Trivellato FVC	Automobile Club Vicenza	10e
9 José M. JUNCADELLA	à 5 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	8e
Abandons :				
John BURTON	moteur 28e tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	1e
Guy EDWARDS	distributeur 13e t	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	4e
Jörg OBERMOSER*	abandon	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	9e
*conduit la voiture utilisée par Roland Heiler dans la 1e manche.				
Record du tour : Dieter QUESTER	1'12"8	209,550 kmh	Moyenne du vainqueur : 205,880 kmh	
Classement final :				
1 Dieter QUESTER	1h39'40"9	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	
2 John HINE	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
3 Joachim BONNIER	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	
4 Claude SWIETLIK	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
5 Jorge de BAGRATION	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
6 Niki BOSCH	à 4 tours	Chevron B21-Smith FVC	Red Rose Racing	
7 Gabriele SERBLIN	à 5 tours	Chevron B19/21-Trivellato FVC	Automobile Club Vicenza	
8 Max COHEN-OLIVAR	à 6 tours	Chevron B21-Ford FVC	Charles Graemiger	
9 José M. JUNCADELLA	à 6 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
Record du tour : John BURTON	1'11"8	212,470 kmh	(1e manche)	



Grand Prix de Dijon

4 juin 1972 - Dijon Prenois - 3,289 km

2 manches de 50 tours avec addition des temps

Les trois premières épreuves ayant consacré trois pilotes différents, les chances de chacun restent intactes pour le championnat.

Dès les premiers essais, alors que la plupart des pilotes en sont encore à chercher les bons réglages sur ce nouveau circuit, Merzario annonce la couleur avec un temps de 1'04"4. Quester, en qui beaucoup voient le favori après sa récente victoire à Salzbourg, réalise effectivement le 2^e temps, suivi par Larrousse sur l'une des Lola de l'écurie Bonnier. Le moteur BMW de l'Autrichien n'a pas grand chose à envier côté puissance à celui de l'Abarth et se montre à son aise sur le toboggan bourguignon.

Mais lors de la 2^e séance, alors que Merzario améliore de 2/10^e, Quester sort de la piste et dégringole dans la hiérarchie. Ce sont finalement les Chevron EA et FVC de Hine et Burton qui s'en tirent le mieux avec les 2^e et 3^e chronos, précédant la meilleure Lola pilotée par Lafosse.

Au départ de la première manche, Merzario est surpris et Hine, Burton, Quester et Lafosse en

profitent pour le devancer, tandis qu'Edwards ne peut démarrer, moteur noyé sur sa vieille Lola de l'an passé. Merzario entame sa remontée, mais Quester ne chôme pas non plus et s'empare du commandement. Au 15^e tour, Hine est victime d'un accrochage et abandonne sa seconde place au pilote de l'Abarth qui, en quelques tours, rejoint Quester et le harcèle. L'Autrichien résiste, mais la tenue de route de sa voiture s'est dégradée et finalement il part à la faute à mi-distance, laissant le champ libre à son adversaire.

Le départ de la seconde manche est donné alors que les pilotes en fond de grille n'ont pas encore mis leurs moteurs en marche ! Quester réussit à prendre à nouveau le commandement. Mais cette fois Merzario est dans ses roues et le suit comme son ombre, ce qui suffirait à lui donner la victoire. Après trente tours, Quester, toujours en proie à des ennuis de tenue de route, commet une nouvelle erreur et voit ses derniers espoirs de victoire s'évanouir. Il conserve néanmoins sa place de dauphin, ce qui lui permet de rester en tête du championnat.

1 ^e manche :			essais			
1	Arturo MERZARIO	55'05"1	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	1e	1'04"2
2	Dieter QUESTER	à 28"2	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	7e	1'05"7
3	John LEPP	à 37"7	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	5e	1'05"3
4	John BURTON	50 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	3e	1'04"9
5	Joachim BONNIER	50 tours	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	10e	1'06"1
6	Jean-Louis LAFOSSE	50 tours	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	4e	1'05"3
7	Bob WOLLEK	50 tours	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	6e	1'05"4
8	Niki BOSCH	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	12e	1'07"3
9	John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B19-Ford FVC	Red Rose Racing	13e	1'07"5
10	Jorge de BAGRATION	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	22e	no time
11	Roland HEILER	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	18e	1'09"2
Non classés :						
	Gérard LARROUSSE	moteur 47e tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	8e	1'05"8
	Walter FREY	accident 39e tour	Chevron B21-Ford FVC	Walter Frey	15e	1'08"4
	Philippe MONOT	non classé à 13 t	Lola T290-Ford FVC	Motul	14e	1'07"6
	Guy EDWARDS	non classé à 19 t	Lola T212-Smith FVC 1900	Team Lola	11e	1'06"3
	John HINE	collis. C-Olivar. 15e t	Chevron B21-Chevy EA	Red Rose Racing	2e	1'04"7
	Max COHEN-OLIVAR	collision Hine 15e t	Chevron B21-Ford	Max Cohen-Olivar	16e	1'08"6
	José M. JUNCADELLA	abandon	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	9e	1'05"9
	Antonio ZADRA		Lola T290-Trivellato FVC	Antonio Zadra	21e	1'15"8
	Peter HUMBLE		Chevron B21-Ford FVC	Peter Humble	17e	1'09"0
	Andrew FLETCHER	forfait (moteur)	Chevron B21-Ford FVC	Willie Tuckett	19e	1'10"3
	"PAL JOE"	forfait (moteur)	Abarth 2000 SP71	Bosch Racing Team	20e	1'15"3
	Nello CHELLI	forfait	Lola T290	Motul		
2^e manche :						grille
1	Arturo MERZARIO	55'03"1	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	1e	
2	Dieter QUESTER	à 29"5	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	2e	

(Suite des résultats en page 72)

3 John LEPP	à 50"9	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	3e
4 John BURTON	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	4e
5 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	6e
6 Guy EDWARDS	à 1 tour	Lola T212-Smith FVC 1900	Team Lola	
7 Philippe MONOT	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Motul	
8 Niki BOSCH	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	8e
9 Jorge de BAGRATION	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	10e
10 Jörg OBERMOSER*	à 3 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	11e
11 Bob WOLLEK	à 4 tours	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	7e
Autre pilote classé :				
Antonio ZADRA		Lola T290-Trivellato FVC	Antonio Zadra	
Abandons et forfaits :				
Joachim BONNIER	tringlerie boîte 32e t	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	5e
John BRIDGES	moteur explosé 9e t	Chevron B19-Ford FVC	Red Rose Racing	9e
Peter HUMBLE	sortie de piste	Chevron B21-Ford FVC	Peter Humble	
Walter FREY	forfait (pas réparé)	Chevron B21-Ford FVC	Walter Frey	
Gérard LARROUSSE	forfait (pas réparé)	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
*conduit la voiture utilisée par Roland Heiler dans la 1e manche.				
Classement final :				
1 Arturo MERZARIO	1h50'08"2	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	
2 Dieter QUESTER	à 57"7	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	
3 John LEPP	à 1'28"6	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	
4 John BURTON	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	
5 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	
6 Niki BOSCH	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
7 Bob WOLLEK	à 4 tours	Chevron B21-Ford FVC	Canon Racing	
8 Jorge de BAGRATION	à 5 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
9 R. HEILER/J. OBERMOSER	à 6 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
10 Philippe MONOT	à 14 tours	Lola T290-Ford FVC	Motul	
Non classés :				
Joachim BONNIER	non classé à 19 t	Lola T290-Ford FVC	Scuderia Filipinetti	
Guy EDWARDS	non classé à 20 t	Lola T212-Smith FVC 1900	Team Lola	
Antonio ZADRA	non classé à 21 t	Lola T290-Trivellato FVC	Antonio Zadra	
Record du tour : Arturo MERZARIO 1'02"6 184,543 kmh Moyenne du vainqueur : 174,819 kmh				

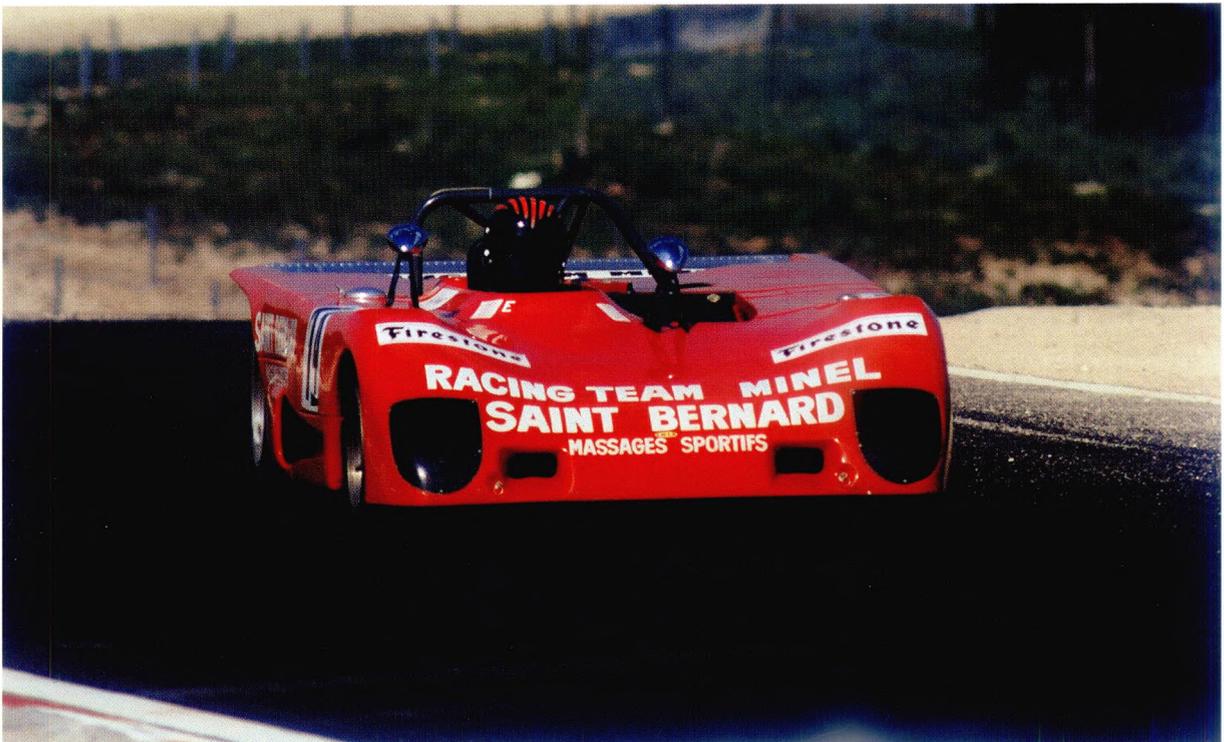
Fidèle de la première heure du Championnat Européen, le vétéran suédois, Jo Bonnier, a disputé à Dijon sa dernière course dans cette catégorie. La semaine suivante, il trouvera la mort au petit matin lors des 24 heures du Mans.





Dès sa deuxième sortie, le BMW qui équipe la Chevron de Quester prouve, encore mieux que lors de sa récente victoire en Autriche, qu'il n'a rien à envier question puissance face au moteur Abarth.

Le pilote local Philippe Monot au volant d'une Lola T290.





Martini International Trophy

18 juin 1972 - Silverstone - 4,710 km

2 manches de 43 tours avec attribution de points

Jean-Louis Lafosse défend seul les couleurs de la Scuderia Filipinetti. En effet, le vétéran suédois Jo Bonnier a trouvé la mort le week-end précédent sur le circuit du Mans. Bien entendu, les pilotes de l'écurie portant son nom sont également absents en signe de deuil.

Mais le spectacle continue et nous voici à nouveau sur un circuit rapide où les moteurs BMW et Abarth devraient se montrer à leur avantage. Aux essais, John Hine est victime d'une crevaisson. Il sort de la piste et se blesse très sérieusement. Il se remettra mais sera absent pour le reste de la saison. Avec lui, le championnat perd un de ses meilleurs animateurs. Quester réalise le meilleur temps avec une pleine seconde d'avance sur Merzario et un peu plus sur Burton. Lafosse se montre à nouveau le plus rapide du clan Lola, mais concède près de trois secondes.

Au départ de la 1^e manche, Quester prend la tête et s'échappe avec facilité. Derrière lui, Edwards, Merzario et Scott tentent de limiter les dégâts. Scott lâche prise après avoir heurté une quille délimitant la piste, mais Burton parvient à combler son retard. Il rattrape la Lola et l'Abarth et les dépasse, prenant ainsi la 2^e place.

Mais au 34^e tour, la boîte à air de sa Chevron se détache et il doit stopper brièvement, retombant en 4^e position. Il lui faudra sept tours pour reconquérir sa place de dauphin. Dans le dernier tour, Merzario prend l'avantage sur Edwards pour la 3^e place. Avant le départ de la 2^e manche, la pluie commence à tomber avec violence. Plusieurs pilotes se présentent en retard après avoir dû

patienter à la pompe à essence (!) et les officiels les obligent à partir en fond de grille avec en plus une minute de pénalité, ce qui déclenche leur colère et notamment celle de Merzario, le plus pénalisé par cette mesure injuste.

Lepp et Hanson écopot d'une minute supplémentaire pour n'avoir pas coupé leurs moteurs en arrivant sur la grille de départ. Dès le baisser du drapeau, Arturo se déchaîne, il double plusieurs concurrents puis part en tête-à-queue ! Enervement et piste glissante font

rarement bon ménage. Par chance, il ne touche rien ni personne et repart de plus belle à l'attaque, sous un véritable déluge. Au septième tour, il est huitième. Au dixième tour, seuls Burton, Edwards et Hezemans le précèdent encore.

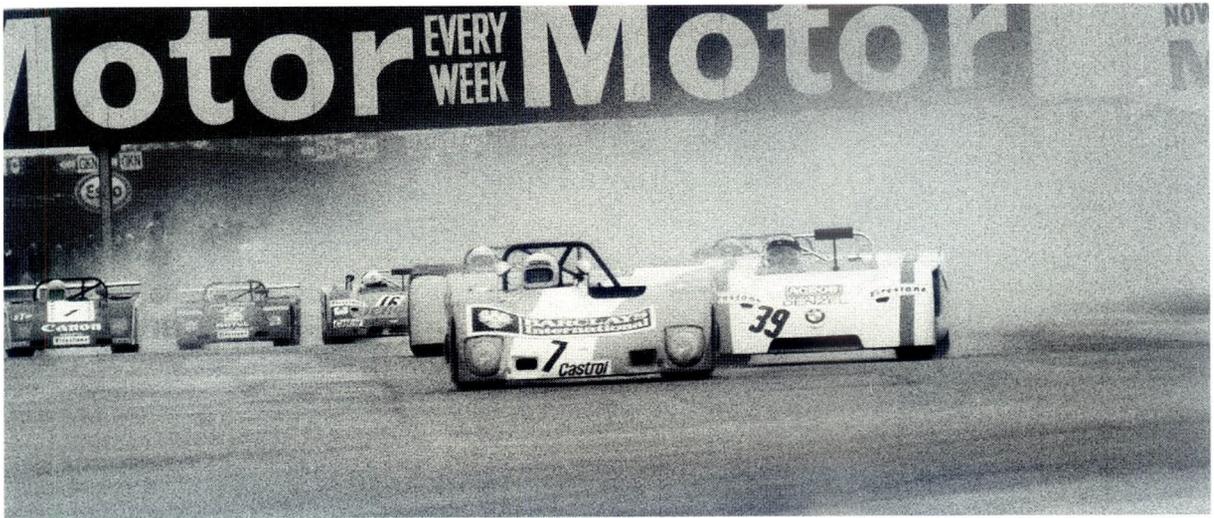
Tandis que Quester sort de la piste et renonce, Merzario règle le compte du tiercé de tête et s'empare du commandement au 11^e tour sous les yeux à la fois admiratifs et inquiets des observateurs. Pourtant Arturo ne baisse pas la cadence. Il effectue un tête-à-queue en pleine ligne droite, reprend ses esprits et repart de plus belle, franchissant la ligne d'arrivée avec un tour d'avance sur ses plus proches poursuivants. Aujourd'hui, sous la pluie de Silverstone, le petit Italien a réalisé une

performance d'anthologie !

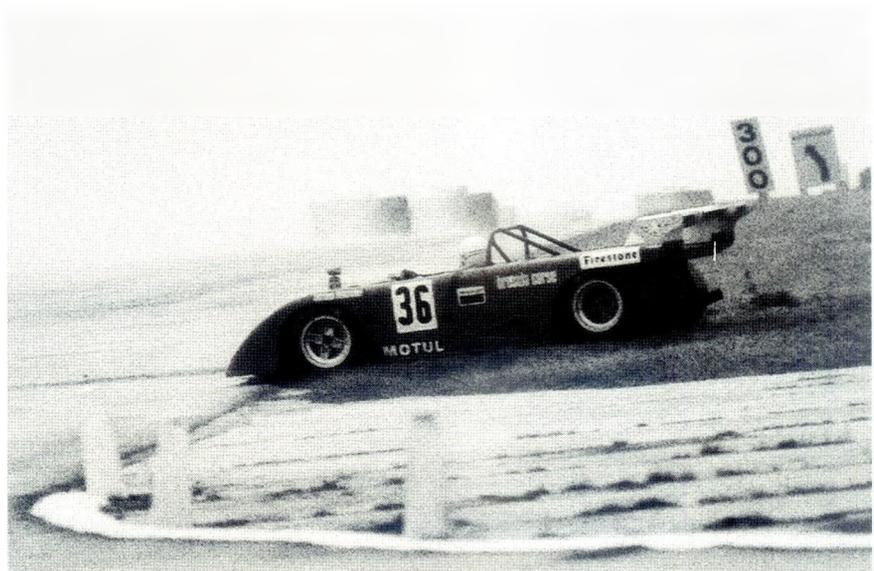
Bien entendu, il l'emporte haut la main au classement cumulé. Celui-ci, établi par attribution de points ne correspond d'ailleurs pas exactement à celui acquis sur la piste. Grâce à cette seconde victoire consécutive, Merzario s'empare de la tête du championnat, devant Edwards et Quester.



Même dans les conditions climatiques épouvantables, pas vraiment rares dans son pays, l'Anglais Guy Edwards ne pourra rien contre la furia d'un Merzario déchaîné.



La pluie qui s'est mise à tomber au départ de la deuxième manche tourne au déluge, provoquant sorties et tête-à-queue. Après s'être emparé du commandement, Merzario part en tête-à-queue en pleine ligne droite. Il repart aussitôt avec la même ardeur et finira par gagner avec un tour d'avance sur le second.



1e manche :

				essais	
1	Dieter QUESTER	1h01'39"0	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	1e 1'23"4
2	John BURTON	à 39"6	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	3e 1'25"0
3	Arturo MERZARIO	à 42"8	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	2e 1'24"4
4	Guy EDWARDS	à 43"2	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	7e 1'26"4
5	Richard SCOTT	à 1 tour	Chevron B21-Richardson FVC	G. Richardson Engineering	5e 1'26"0
6	Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	6e 1'26"2
7	John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B19-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	9e 1'28"2
8	Brian ROBINSON	à 1 tour	Chevron B21-Titan FVC 1850	Brian Robinson	10e 1'28"6
9	José M. JUNCADELLA	à 2 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	8e 1'27"2
10	Andrew FLETCHER	à 3 tours	Chevron B21-Felday FVC	Willie Tuckett	12e 1'28"8
11	Niki BOSCH	à 3 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Red Rose Racing	13e 1'28"8
12	Trevor TWAITES	à 3 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Intertech Steering Wheels	15e 1'32"2
13	Piero BOTALLA	à 4 tours	Abarth 2000 SP71	Torino Corse	17e 1'33"6
14	John LEPP	à 4 tours	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	4e 1'25"8
15	Martin DAVIDSON	à 4 tours	Daren Mk3-BRM	Jack Wheeler	19e 1'37"2
16	Peter HUMBLE	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC	Peter Humble	16e 1'32"8
17	Toine HEZEMANS	à 4 tours	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	11e 1'28"8

Abandons et forfaits :

Tony GOODWIN	non classé	Dulon LD11-Ford FVA	Martin Ridehalgh	21e 1'37"8
Ian HARROWER	non classé	Chevron B8-BMW	Ian Harrower	23e 1'40"8
Peter SMITH	arbre à cames 31e t	Chevron B21-Richardson FVC	Peter Smith	14e 1'30"6
Bob WOLLEK	press. d'essence 26e t	Chevron B21-Smith FVC	Canon Racing	25e 1'54"2
Giancarlo GAGLIARDI	surchauffe 9e tour	Abarth 2000 SP71	Scuderia Brescia Corse	18e 1'34"6
John GRAY	moteur	Chevron B19-Ford FVC	John Gray	26e no time
Alan FOWLER	abandon	Mercury GT-Ford FVC	Alan Fowler	22e 1'38"8
Bill NEEDHAM	forfait (soupape)	Coldwell C14B-Ford FVA	Bill Needham	24e 1'51"4
Peter HANSON	forfait (électricité)	Chevron B21-BRM	Hire International Racing	20e 1'37"4
John HINE	forfait (accid. essais)	Chevron B21-Chevy EA	Red Rose Racing	

Record du tour : Dieter QUESTER 1'24"8 199,680 kmh**Moyenne du vainqueur :** 197,128 kmh**2e manche :**

				grille	
1	Arturo MERZARIO	1h24'39"6	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	3e
2	Guy EDWARDS	à 1 tour	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	4e
3	Toine HEZEMANS	à 1 tour	Abarth-Osella SE021	Canon Racing	17e
4	Brian ROBINSON	à 2 tours	Chevron B21-Titan FVC 1850	Brian Robinson	8e
5	Jean-Louis LAFOSSE	à 2 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	6e
6	Andrew FLETCHER	à 3 tours	Chevron B21-Felday FVC	Willie Tuckett	10e
7	Giancarlo GAGLIARDI*	à 3 tours	Abarth 2000 SP71	Torino Corse	13e
8	John LEPP	à 3 tours	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	14e
9	José M. JUNCADELLA	à 4 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	9e
10	John BURTON	à 5 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	2e
11	David WELPTON**	à 5 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Peter Smith	19e
12	Trevor TWAITES	à 5 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Intertech Steering Wheels	12e

Abandons et forfaits :

Martin DAVIDSON	non classé	Daren Mk3-BRM	Jack Wheeler	15e
Ian HARROWER	non classé	Chevron B8-BMW	Ian Harrower	20e
Tony GOODWIN	non classé	Dulon LD11-Ford FVA	Martin Ridehalgh	18e
Bob WOLLEK	pression essence	Chevron B21-Smith FVC	Canon Racing	23e
Niki BOSCH	moteur 25e tour	Chevron B21-Richardson FVC	Red Rose Racing	11e
Richard SCOTT	pneus inadaptes	Chevron B21-Richardson FVC	G. Richardson Engineering	5e
Dieter QUESTER	sortie de piste 11e t	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	1e
Peter HANSON		Chevron B21-BRM	Hire International Racing	22e
Peter HUMBLE	forfait	Chevron B19-Ford FVC	Peter Humble	16e
John BRIDGES	forfait	Chevron B19-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	7e

*conduit la voiture utilisée par Piero Botalla dans la 1e manche, la sienne n'étant pas réparée.

**conduit la voiture utilisée par Peter Smith dans la 1e manche.

Record du tour : Arturo MERZARIO 1'46"6 159,083 kmh**Moyenne du vainqueur :** 143,553 kmh**Classement final :**

				points	
1	Arturo MERZARIO	2h27'01"4	36 Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	4 (3+1)
2	Guy EDWARDS	à 1 tour	7 Lola T290-Chevy EA	Team Lola	6 (4+2)
3	Jean-Louis LAFOSSE	à 3 tours	6 Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	11 (6+5)
4	Brian ROBINSON	à 3 tours	12 Chevron B21-Titan FVC 1850	Brian Robinson	12 (8+4)
5	John BURTON	à 5 tours	18 Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	12 (2+10)
6	Andrew FLETCHER	à 6 tours	Chevron B21-Felday FVC	Willie Tuckett	16 (10+6)
7	José M. JUNCADELLA	à 6 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	18 (9+9)
8	Toine HEZEMANS	à 5 tours	1 Abarth-Osella SE021	Canon Racing	20 (17+3)
9	P. BOTALLA/G. GAGLIARDI	à 7 tours	Abarth 2000 SP71	Torino Corse	20 (13+7)
10	John LEPP	à 7 tours	28 Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	22 (14+8)
11	Trevor TWAITES	à 8 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Intertech Steering Wheels	24 (12+12)
12	Martin DAVIDSON		Daren Mk3-BRM	Jack Wheeler	28 (15+13)
13	P. SMITH/D. WELPTON	à 18 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Peter Smith	30 (19+11)
14	Tony GOODWIN		Dulon LD11-Ford FVA	Martin Ridehalgh	33 (18+15)
15	Ian HARROWER		Chevron B8-BMW	Ian Harrower	34 (20+14)

Record du tour : Dieter QUESTER 1'24"8 199,680 kmh (1e manche) **Moyenne du vainqueur :** 165,279 kmh



Coppa Citta

15 août 1972 - Enna-Pergusa - 4,800 km

2 manches de 38 tours avec addition des temps

Peu d'engagés pour le lointain déplacement d'Enna en Sicile, mais on note la présence du prometteur Sud-Africain Jody Scheckter qui remplace John Hine sur une des Chevron du Red Rose Racing.

L'équipe Canon est absente, mais on remarque avec plaisir le retour de l'écurie Bonnier, dont une voiture est confiée à Elford.

Sur ce circuit ultra-rapide, les moteurs BMW et Abarth sont encore favoris, mais le Chevrolet EA n'est pas en reste.

Une fois de plus, Quester s'empare de la pôle position, précédant Scheckter qui n'a pas mis longtemps à s'adapter à sa monture, d'autant qu'il s'était déjà fait la main lors des dernières séries Springbok. Viennent ensuite Merzario, qui se plaint de son moteur et Edwards.

Le départ de la première manche est donné lancé. Quester ne profite pas longtemps de sa position et part en tête-à-queue une fois de plus, laissant le commandement à Scheckter, que poursuivent Edwards, Merzario et Elford. Mais le tête-à-queue n'est pas une exclusivité autrichienne, puisque ce sont maintenant Edwards et Scheckter qui en font l'expérience, laissant le champ libre à Merzario. L'Italien parvient à augmenter son avance et l'emporte aisément, non sans avoir lui aussi goûté aux joies du tête-à-queue !

Au départ de la seconde manche, Edwards, Elford et Scheckter prennent la tête. Merzario est en difficulté avec son embrayage et Quester, fidèle à son habitude, sort de la piste. Mais cette fois-ci, il heurte les glissières à fond de cinquième et une ambulance est envoyée sur place. Heureusement l'Autrichien est indemne.

Merzario profite du drapeau blanc pour se rapprocher d'Elford et de Scheckter. Il parvient ensuite à les dépasser, mais le Britannique ne s'avoue pas vaincu et réussit à reprendre son bien, avant d'en être à nouveau dépossédé par l'Italien, décidément toujours en grande forme. Arturo accède à la première place lorsque le câble d'accélérateur de la Lola d'Edwards décide de casser.

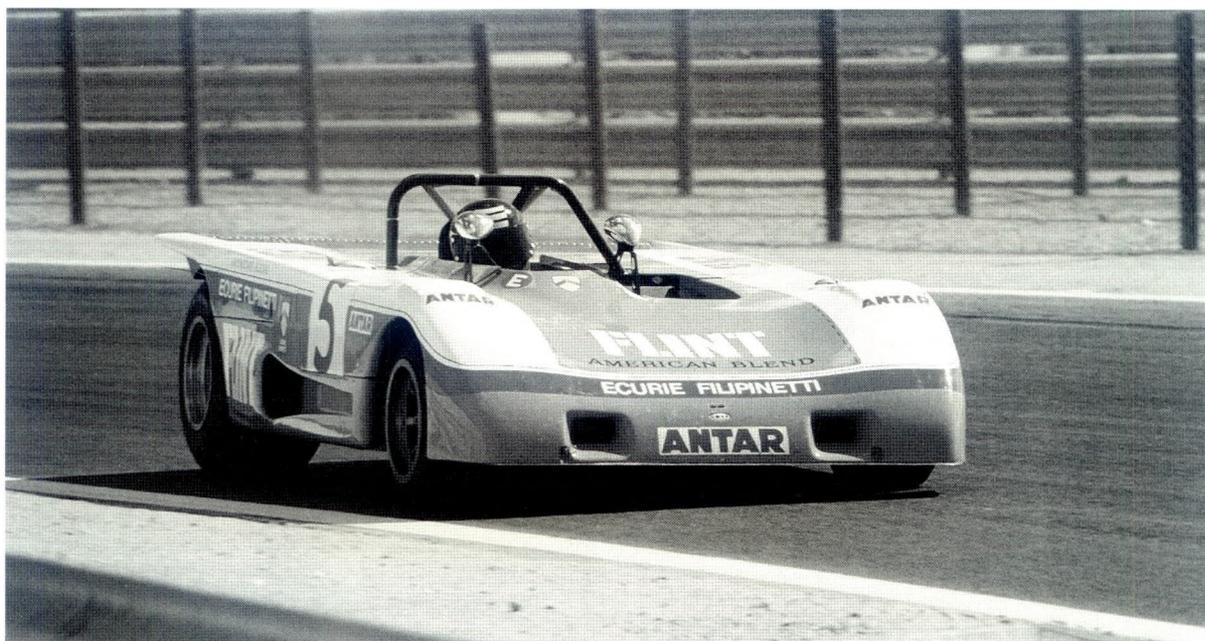
Vainqueur des deux manches, Merzario remporte son troisième succès consécutif dans le championnat. Malheureusement pour lui, son Abarth a été engagée en Groupe 5 et faute d'un minimum de cinq voitures dans ce groupe, Arturo ne peut marquer de points au championnat pilotes.

Par contre, la bataille fait rage dans le championnat des marques, où Lola, Chevron et Abarth sont groupées en 5 points.



Arturo cœur de lion, 3 victoires consécutives à son actif.

1e manche :				essais	
1 Arturo MERZARIO	57'29"5	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	3e	1'26"4
2 Guy EDWARDS	à 21"9	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	4e	1'26"5
3 Vic ELFORD	à 1'22"2	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Bonnier	5e	1'27"1
4 Toine HEZEMANS	à 1 tour	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	9e	1'29"8
5 Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Ecurie Bonnier	8e	1'28"5
6 John BRIDGES	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC	Red Rose Racing	11e	1'32"5
Non classés :					
José M. JUNCADELLA	accident 23e tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	7e	1'28"1
Paco JOSA	non classé à 16 t	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	10e	1'30"3
Jody SCHECKTER	injection	Chevron B21-Chevy EA	Red Rose Racing	2e	1'25"7
Jean-Louis LAFOSSE	accident 20e tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti	6e	1'27"3
Dieter QUESTER	tenu de route 4e t	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team	1e	1'25"3
Autre pilote au départ :					
Pasquale ANASTASIO		Chevron B21-Ford FVC	Pasquale Anastasio	12e	1'38"3
Record du tour : Jody SCHECKTER 1'27"2 198,165 kmh		Moyenne du vainqueur : 190,358 kmh			
2e manche :				grille	
1 Arturo MERZARIO	56'34"4	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	1e	
2 Vic ELFORD	à 41"6	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Bonnier	3e	
3 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti		
4 John BRIDGES	à 2 tours	Chevron B19-Ford FVC	Red Rose Racing	6e	
Abandons :					
Guy EDWARDS	câble d'accél. 32e t	Lola T290-Chevy EA	Team Lola	2e	
Paco JOSA	câble d'accél. 19e t	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing	7e	
Jorge de BAGRATION	joint culasse 17e t	Lola T290-Ford FVC	Ecurie Bonnier	5e	
Toine HEZEMANS	pilote malade 13e t	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	4e	
Jody SCHECKTER	pompe à huile	Chevron B21-Chevy EA	Red Rose Racing	8e	
Dieter QUESTER	sortie de piste 6e t	Chevron B21-BMW	Bosch Racing Team		
Pasquale ANASTASIO	abandon	Chevron B21-Ford FVC	Pasquale Anastasio		
Record du tour : Vic ELFORD 1'27"3 197,938 kmh		Moyenne du vainqueur : 193,448 kmh			
Classement final :					
1 Arturo MERZARIO	1h54'03"9	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse		
2 Vic ELFORD	à 2'03"8	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Bonnier		
3 John BRIDGES	à 4 tours	Chevron B19-Ford FVC	Red Rose Racing		
4 Guy EDWARDS	à 7 tours	Lola T290-Chevy EA	Team Lola		
5 Jean-Louis LAFOSSE	à 20 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Scuderia Filipinetti		
6 Jorge de BAGRATION	à 22 tours	Lola T290-Ford FVC	Ecurie Bonnier		
7 Toine HEZEMANS	à 27 tours	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse		
8 Paco JOSA	à 36 tours	Chevron B21-Ford FVC	Red Rose Racing		
Record du tour : Jody SCHECKTER 1'27"2 198,165 kmh (1e manche)		Moyenne du vainqueur : 191,993 kmh			



Jean-Louis Lafosse s'impose au Nürburgring sans avoir remporté une seule des 2 manches.



Coupe de l'Eifel

500 km du Nürburgring

3 septembre 1972 - Allemagne - 22,835 km

2 manches de 11 tours avec addition des temps

Merzario se montre le plus rapide lors de la 1^{ère} séance de qualification. En 2^{ème} séance, il est handicapé par un problème d'équilibrage des roues, puis par une fuite d'huile et ne peut améliorer son temps. Cela profite à Burton qui s'empare de la pôle position. Merzario conserve néanmoins sa place en 1^{ère} ligne et devance son équipier Derek Bell. Le 4^{ème} chrono est l'œuvre de Howden Ganley, qui a hérité du volant de John Hine, tandis que Martin Raymond a troqué sa Daren contre une Chevron B21.

Au départ de la 1^{ère} manche, Burton profite de sa position et prend la tête avant d'en être dépossédé par Elford au 4^{ème} tour. Pas pour longtemps, car Vic abandonne un tour plus tard, imité par Merzario, Lepp et Edwards.

Derek Bell sauve l'honneur d'Abarth en terminant sur les talons de Burton, tandis que Lafosse complète le tiercé de tête avec sa Lola.

La grille de départ de la seconde manche est établie en fonction de celle de la première

manche. C'est Burton qui prend la tête devant Elford. Bell a raté son départ, il est 6^{ème}. Coup de théâtre au 2^{ème} tour avec l'abandon des deux leaders et c'est Ganley qui prend le relais.

Pas pour longtemps car il doit stopper brièvement pour changer une bougie et c'est l'inattendu Peter Hanson, dont on a changé le moteur entre les deux manches, qui prend le commandement. Bell se retire à son tour et Hanson l'emporte devant Ganley, qui sera disqualifié pour avoir utilisé un moteur différent (Chevy EA puis FVC) dans les deux manches.

Hanson ayant été retardé dans la 1^{ère} manche, c'est Jean-Louis Lafosse qui s'impose au classement final. Il est plutôt rare qu'un pilote l'emporte en n'ayant gagné aucune des deux manches, mais c'est sa première victoire dans la discipline et le Français ne va pas faire la fine bouche, surtout sur un tel circuit ! Il devance Twaites et de Bagration pour un podium plutôt inhabituel.

1 ^{ère} manche :				essais
1 John BURTON	1h26'51"2	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	1e 7'50"6
2 Derek BELL	à 3"0	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	3e 7'54"7
3 Jean-Louis LAFOSSE	à 2'30"7	Lola T290-Smith FVC 1900	Scuderia Filipinetti	6e 8'00"4
4 Trevor TWAITES	à 5'11"5	Chevron B21-Smith FVC	Intertech Steering Wheels	12e 8'20"4
5 Jorge de BAGRATION	à 5'42"4	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	18e 8'31"5
6 Claude SWIETLIK	11 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	13e 8'24"8
7 Freddy GRAINAL	11 tours	Lola T290-Ford FVC	Marcel Van Hool	19e 8'36"2
8 Brian ROBINSON	11 tours	Chevron B21-Titan FVC 1850	Brian Robinson	16e 8'28"5
9 Peter SMITH	11 tours	Chevron B19-Ford FVC	Peter Smith	14e 8'25"3
10 Peter HANSON	à 1 tour (moteur)	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	8e 8'03"4
11 Martin RAYMOND	à 1 tour (batterie)	Chevron B21-Richardson FVC	Martin Raymond	17e 8'30"4
12 Jörg OBERMOSE	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	15e 8'28"2
13 John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	11e 8'14"2
14 John GRAY	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	John Gray	
15 Roger HEAVENS	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	Roger Heavens Racing	
20 Jean-Luc THERIER		Alpine-Renault A110	Société Alpine	
Autres pilotes classés :				
Brian JOSCELYNE		Lola T212-Ford FVC	Dorset Racing Associates	
Alex JANDA		Lola T212-Ford FVC	Alex Janda	
Norbert DOMBROWSKI		Porsche 910	Norbert Dombrowski	
Kurt HILD		Porsche 910	Kurt Hild	
Max COHEN-OLIVAR		Chevron B21-Ford FVC	Max Cohen-Olivar	
John BLANCKNEY		SAR-Ford FVA	John Blanckney	
Hans HARGARTEN		Porsche 911S	Hans Hergarten	
Jean-Pierre ADATTE		Lola T212-Ford FVC	Jean-Pierre Adatte	
Ian HARROWER		Chevron B8-BMW	Ian Harrower	

(Suite des résultats en page 80)

Abandons et forfaits :

Howden GANLEY	moteur 9e tour	Chevron B21-Chevy EA	Red Rose Racing	4e	7'55"8
Vic ELFORD	distributeur 5e tour	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Bonnier	5e	7'58"4
Arturo MERZARIO	soupapes 5e tour	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	2e	7'52"5
John LEPP	moteur 5e tour	Chevron B19-Smith FVC 1900	Central Garage Mirfield	9e	8'03"8
Guy EDWARDS	moteur 5e tour	Lola T290-Ford	Team Lola	7e	8'00"5
Richard SCOTT	abandon	Chevron B21-Ford	Canon Racing	10e	8'03"9
Hughes de FIERLANT	forfait (accid. essais)	Lola T290-Ford	Ecurie Bonnier	21e	

Autres pilotes au départ :

Niki BOSCH		Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	20e	8'37"4
XXX		NSU special 1600			
Tony GOODWIN		Dulon LD11-Ford FVA	Martin Ridehalgh		

Record du tour : Derek BELL 7'47"8 **Moyenne du vainqueur :** 173,500 kmh.

54 voitures au départ de cette manche.

2e manche :

					grille
1 Peter HANSON	11 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing		8e
Howden GANLEY*	11 t (disqualifié)	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing		4e
2 Jean-Louis LAFOSSE	11 tours	Lola T290-Smith FVC 1900	Scuderia Filipinetti		6e
3 John BRIDGES	11 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing		11e
4 Guy EDWARDS	11 tours	Lola T290-Ford	Team Lola		7e
5 John LEPP*	11 tours	Chevron B21-Ford FVC	John Gray		9e
6 Trevor TWAITES	11 tours	Chevron B21-Smith FVC	Intertech Steering Wheels		12e
7 Jorge de BAGRATION	11 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier		18e
8 Jörg OBERMOSER	11 tours	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier		15e
9 Freddy GRAINAL	11 tours	Lola T290-Ford FVC	Marcel Van Hool		19e
10 David WELPTON*	11 tours	Chevron B19-Ford FVC	Peter Smith		14e
11 Roger HEAVENS	11 tours	Chevron B21-Ford FVC	Roger Heavens Racing		

Autres pilotes classés :

Tony BIRCHENHOUGH*		Lola T212-Ford FVC	Dorset Racing Associates		
Alex JANDA		Lola T212-Ford FVC	Alex Janda		
Jean-Luc THÉRIER		Alpine-Renault A110	Société Alpine		
Norbert DOMBROWSKI		Porsche 910	Norbert Dombrowski		
Kurt HILD		Porsche 910	Kurt Hild		
Max COHEN-OLIVAR		Chevron B21-Ford FVC	Max Cohen-Olivar		
John BLANCKNEY		SAR-Ford FVA	John Blanckney		
Hans HARGARTEN		Porsche 911S	Hans Hargarten		
Jean-Pierre ADATTE		Lola T212-Ford FVC	Jean-Pierre Adatte		
Ian HARROWER		Chevron B8-BMW	Ian Harrower		

Abandons :

Martin RAYMOND	câble accéléré. 8e t	Chevron B21-Richardson FVC	Martin Raymond	17e	
Derek BELL	soupape 5e tour	Abarth-Osella SE021	Scuderia Brescia Corse	3e	
John BURTON	alimentation 2e t	Chevron B21-Smith FVC 1900	Canon Racing	1e	
Vic ELFORD	électricité 2e tour	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Bonnier	5e	
Richard SCOTT	disqual. 2e t (poussé)	Chevron B21-Ford	Canon Racing	10e	
Brian ROBINSON	accident 1e tour	Chevron B21-Titan FVC 1850	Brian Robinson	16e	
Claude SWIETLIK	abandon	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	13e	

*John Lepp conduit la voiture utilisée par John Gray dans la 1e manche, la sienne n'étant pas réparée, David Welpton relaie Peter Smith, Tony Birchenough relaie Brian Joscelyne, et Howden Ganley reprend la voiture de Niki Bosch.

Record du tour : Howden GANLEY 7'43"6 176,300 kmh

Classement final :

1 Jean-Louis LAFOSSE	2h59'27"5	Lola T290-Smith FVC 1900	Scuderia Filipinetti	
2 Trevor TWAITES	à 3'31"7	Chevron B21-Smith FVC	Intertech Steering Wheels	
3 Jorge de BAGRATION	à 4'44"4	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
4 P. SMITH/D. WELPTON	à 8'16"3	Chevron B19-Ford FVC	Peter Smith	
5 Freddy GRAINAL	à 9'49"9	Lola T290-Ford FVC	Marcel Van Hool	
6 Peter HANSON	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
7 Jörg OBERMOSER	à 1 tour	Lola T290-Bonnier FVC	Ecurie Bonnier	
8 John BRIDGES	à 1 tour	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
9 John GRAY / John LEPP	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	John Gray	
10 Roger HEAVENS	à 1 tour	Chevron B21-Ford FVC	Roger Heavens Racing	
11 B. JOSCELYNE/T. BIRCHENHOUGH	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC	Dorset Racing Associates	
12 Alex JANDA	à 2 tours	Lola T212-Ford FVC	Alex Janda	
13 Jean-Luc THÉRIER	à 2 tours	Alpine-Renault A110	Société Alpine	
14 Norbert DOMBROWSKI	à 2 tours	Porsche 910	Norbert Dombrowski	
15 Kurt HILD	à 2 tours	Porsche 910	Kurt Hild	
16 Max COHEN-OLIVAR	à 2 tours	Chevron B21-Ford FVC	Max Cohen-Olivar	
17 John BLANCKNEY	à 2 tours	SAR-Ford FVA	John Blanckney	
18 Hans HARGARTEN	à 2 tours	Porsche 911S	Hans Hargarten	
19 Jean-Pierre ADATTE	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC	Jean-Pierre Adatte	
20 Ian HARROWER	à 3 tours	Chevron B8-BMW	Ian Harrower	

Record du tour : Howden GANLEY 7'43"6 176,300 kmh (2e manche)

Moyenne du vainqueur : 168,500 kmh



400 km de Barcelone

8 octobre 1972 - Montjuich - Espagne

106 tours de 3,791 km

La dernière manche, qui devait se disputer à Jarama le 5 novembre a été annulée. Le championnat va donc se terminer ici à Montjuich. Pour le championnat des marques, les six meilleurs résultats sur huit courses seront comptabilisés. Lola est favori avec 97 points contre 89 à Chevron et 80 à Abarth. Compte tenu du système de décompte des points, la situation est simple : pour s'imposer, Chevron et Abarth doivent absolument gagner la course et que la meilleure Lola ne soit pas mieux classée que 3^e, dans tous les autres cas, Lola est champion.

Comme à Enna, l'Abarth de Merzario est engagée en Groupe 5. Mais cette fois-ci le quota de cinq voitures est atteint dans ce groupe et Arturo pourra marquer des points. Finalement les autorités décident qu'il pourra également comptabiliser ceux de sa victoire à Enna. Avec 60 points, Arturo est donc un solide leader. Ses seuls challengers pour le championnat pilotes sont Lafosse (48 points) et Edwards (46 points).

Les essais libres du vendredi sont marqués par l'accident de la SAR de Diego Cañas, la voiture n'est pas réparable pour la course. Le lendemain,

Merzario s'adjuge la pôle position à quelques minutes de la fin des essais, il précède Edwards et Wollek sur sa Chevron du team Canon. Lafosse, qui dispose du seul moteur Chevrolet présent, n'est que 8^e.

Avant la course, le Chevy de Lafosse est installé sur la Lola d'Edwards, qui court lui aussi pour une fois sous les couleurs Filipinetti. Au départ, Merzario prend la tête, suivi par Burton, Wollek, Lafosse et Hezemans.

Deux pilotes ont des difficultés à s'élancer : Edwards qui est pointé 25^e à l'issue du premier tour et Martin Raymond dont le moteur refuse de démarrer. A l'attaque du 2^e tour, Cohen-Olivar heurte violemment la glissière, il est percuté par Palomo qui échoue sur la Chevron de Raymond toujours immobilisée. C'est ensuite Fernandez qui vient heurter ce qui reste de la voiture de Cohen-Olivar. La piste est entièrement obstruée, mais par chance le choc a réveillé le moteur de Martin Raymond, qui libère un passage pour les concurrents suivants.

Au 27^e tour, Wollek et Lafosse sont retardés et Merzario creuse l'écart jusqu'à prendre un tour à

Concurrent fidèle du championnat, l'Espagnol Juncadella signa 2 bonnes performances sur ses terres.



tous ses adversaires ! C'est alors que le condensateur de son Abarth rend l'âme. Arturo parvient néanmoins à rejoindre son stand où la réparation lui fait perdre la bagatelle de 6 tours sur les leaders Hezemans et Burton.

Hezemans abandonne bientôt et Burton reprend le commandement devant Edwards remonté des profondeurs, Bosch, Grainal et Bridges. Au 90^e tour, Merzario a repris deux tours au leader et se retrouve en 5^e position, puis 4^e après l'abandon de Bosch. C'est alors qu'il rattrape Edwards.

Le Britannique, qui joue le titre pour Lola et pour lui-même, est suivi par son équipier Lafosse. Le Français compte quinze tours de retard mais il tente de protéger la voiture-sœur de la Scuderia Filipinetti des attaques du pilote italien. Malheureusement il s'y prend mal, bloque ses roues et vient percuter la Lola d'Edwards. Les deux voitures restent sur le carreau tandis que Merzario se faufile et termine sur le podium !

En quelques secondes, Lola vient de perdre un titre qui paraissait assuré, au profit de Chevron. En effet, les deux marques se retrouvent à égalité de points, avec le même nombre de victoires et de secondes places, mais Chevron compte une troisième place de plus qui va jouer en sa faveur. Et Merzario empoche le titre pilotes.

Mais... deux semaines après l'arrivée de cette course mouvementée, les responsables du circuit de Jarama annoncent que finalement, après avoir bien réfléchi, ils ont décidé de réintégrer leur épreuve au calendrier et qu'elle comptera pour le championnat ! Et cela avec la bénédiction de la FIA...



John Burton, vainqueur à Barcelone et brillant dauphin au championnat pilotes.

Classement :

1	John BURTON	2h54'18''8
2	John BRIDGES	à 4 tours
3	Arturo MERZARIO	à 4 tours
4	P. JOSA/J. JUNCADELLA*	à 5 tours
5	D. WELPTON/P SMITH	à 7 tours
6	Francisco TORREDEMÉR	à 8 tours
7	Martin RAYMOND	à 9 tours
8	Jorge PLA	à 9 tours
9	Bob WOLLEK	à 13 tours
10	Bengt EKBERG	à 18 tours
11	Claude HALDI	à 19 tours
12	Jorge de BAGRATION	à 23 tours
13	Georges DUMOING	à 27 tours
14	Michel DUPONT	à 27 tours

Abandons et forfaits :

Guy EDWARDS	collis. Lafosse 96e t
Niki BOSCH	pression essence 94e t
Jean-Louis LAFOSSE	collis. Edwards 81e t
Freddy GRAINAL	pression d'huile 71e t
Toine HEZEMANS	moteur 44e tour
Brian MARTIN	pression huile 35e t
Gérard LAROUSSE	piston crevé 23e t
José M. JUNCADELLA*	moteur 17e tour
Luis ROQUÉ	abandon 14e tour
Claude SWIETLICK	embrayage 12e t
Juan FERNANDEZ	suites collision 8e t
José Maria PALOMO	collision C.Olivar 1e t
Max COHEN-OLIVAR	accident 1e tour
Brian ROBINSON	abandon 1e tour
Diego CANAS	forfait (accid. essais)

*après avoir abandonné au 17e tour, José Maria Juncadella relia Paco Josa.

Chevron B21-Smith FVC 1900
Chevron B21-Smith FVC 1900
Abarth-Osella SE021
Chevron B21-Smith FVC 1900
Chevron B21-Ford FVC
Lola T290-Ford FVC
Chevron B21-Richardson FVC
Abarth 2000 S
Chevron B21-Smith FVC 1900
Porsche 911T
Porsche 911S
Abarth-Osella SE021
Lola T212-Ford
Chevron B19

Lola T290-Chevy EA
Chevron B21-Smith FVC 1900
Lola T290-Ford
Lola T290-Ford
Abarth-Osella SE021
Martin BM9-Ford FVC
Lola T290-Mader FVC
Chevron B21-Smith FVC 1900
Abarth 2000 S
Lola T290-Ford
Chevron B19/21-Ford
Abarth 2000 S
Chevron B21-Ford
Chevron B21-Broadspeed BDA 1800
SAR Special

essais

Canon Racing	6e	1'33''7
Red Rose Racing	23e	1'43''0
Scuderia Brescia Corse	1e	1'31''9
Red Rose Racing	18e	1'37''9
Peter Smith	21e	1'40''9
Escuderia Match	22e	1'42''6
Martin Raymond	14e	1'37''0
Escuderia Barcelona	20e	1'40''7
Canon Racing	3e	1'32''2
Team Kubero Racing	25e	1'49''7
Porsche Club Roman	26e	1'52''7
Escuderia Nacional CS	7e	1'33''8
Georges Dumoing	27e	1'55''3
SCATO / Michel Dupont	17e	1'37''9

Scuderia Filipinetti	2e	1'32''1
Red Rose Racing	10e	1'34''3
Scuderia Filipinetti	8e	1'33''9
Marcel Van Hool	9e	1'33''9
Canon Racing	4e	1'32''9
B. Martin Developments	16e	1'37''8
Ecurie Bonnier	5e	1'33''4
Red Rose Racing	11e	1'34''4
Biel Club Manresa	28e	1'59''1
Ecurie Bonnier	12e	1'35''1
Esc. Montjuich / P.Humble	15e	1'37''6
Escuderia Barcelona	24e	1'44''6
Promocourse	19e	1'40''6
Escuderia Montjuich	13e	1'36''7
Stanley Robinson	pas de temps	

Record du tour : John BURTON et Bob WOLLEK 1'32''7 147,210 kmh . **Moyenne du vainqueur :** 138,306 kmh



2 Heures de Jarama

5 novembre 1972 - Espagne - 3,404 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Avec la farce que nous ont jouée les organisateurs de Jarama, les cartes sont redistribuées. Au championnat des marques, ce sont finalement les sept meilleurs résultats sur neuf courses qui seront retenus.

Abarth compte cinq points de retard sur Chevron et Lola. Mais la marque italienne pourra encaisser la totalité des points qu'elle va marquer, sans rien décompter. Tandis que Chevron devra décompter 12 points et Lola 8.

Du côté des pilotes, Merzario est assuré du titre, mais il reste six candidats pour la place de dauphin : Burton, Lafosse, Quester, Bridges, Bagration et Edwards. Sauf que sur ces six candidats, seul l'Espagnol est présent ! Merzario n'est pas là non plus, d'ailleurs.

Etant donné que cette course a été réintégrée de manière inattendue au calendrier, de nombreux pilotes avaient pris des engagements en Afrique du Sud pour la série Springbok. Il a donc fallu faire appel à des remplaçants : Galli et Bell chez Abarth, Scott chez Lola et Watson chez Chevron. Parmi les équipes de pointe, Filipinetti, Canon et Bonnier sont absentes.

Lola tente le tout pour le tout, en engageant dans cette dernière épreuve une nouvelle voiture, la T292, confiée à Richard Scott. Equipée du moteur Chevrolet, la nouveauté se montre immédiatement dans le coup.

Au premier départ, Galli s'impose devant Watson et Bagration, mais au premier passage l'ordre est Watson, Galli, Bell, Bagration et Scott. A mi-distance l'ordre est le même, mis à part Bagration qui a effectué un tête-à-queue.

Mais peu après, alors que Watson prend un

tour à Kremer, leader du Gr.4, il se fait carrément sortir par le pilote de la Porsche et doit s'arrêter longuement pour réparations. Il laisse ainsi le commandement à l'Abarth de Galli. Scott termine deuxième sur les talons de l'Italien et loin devant l'autre Abarth de Bell.

Au deuxième départ, les voitures sont placées dans l'ordre de la grille du premier départ. Galli prend la tête devant Bell, Bagration et Scott, tandis que Raymond doit être poussé pour démarrer.

Quelques tours plus tard, Scott a doublé tous ses adversaires et occupe le commandement avant d'être percuté par Galli. Les deux voitures partent en toupie et Bell en profite pour prendre le leadership devant Watson et Galli, qui n'a pas perdu trop de temps. Scott réussit à doubler Galli à nouveau, avant d'abandonner.

C'est Bell qui l'emporte, s'imposant du même coup au cumul des deux manches, devant son équipier Galli et Juncadella.

Le résultat de cette course est une véritable catastrophe pour Lola. Dès Montjuich, la marque britannique pouvait décrocher le titre européen, ce qui ne fut pas le cas. A Jarama, pour la première fois de la saison, aucune voiture de ce constructeur ne figure parmi les dix premiers. La pilule est amère également pour Chevron, en effet cette marque termine avec 19 points d'avance sur Abarth, mais doit décompter deux résultats et perd ainsi le titre au profit de sa concurrente italienne.

Avec cinq victoires contre deux pour Lola et deux pour Chevron, Abarth mérite quand même amplement d'être couronnée.

1e manche :

1 Nanni GALLI	1h00'59"7
2 Richard SCOTT	à 1"20
3 Derek BELL	à 38"56
4 Martin RAYMOND	à 1'11"08
5 José M. JUNCADILLA	à 2 tours
6 Trevor TWAITES	à 3 tours
7 John WATSON	à 4 tours
8 Luciano OTTERO	à 4 tours

Abarth-Osella SE021
Lola T292-Chevy EA
Abarth-Osella SE021
Chevron B21-Smith FVC 1900
Chevron B21-Ford
Chevron B21-Kaye FVC
Chevron B21-Smith FVC 1900
Abarth 2000 S

essais	
Escuderia Nacional CS	3e 1'29"3
Team Lola	5e 1'29"7
Escuderia Nacional CS	4e
Martin Raymond	6e 1'31"1
Red Rose Racing	7e 1'31"2
Intertech Steering Wheels	9e
Red Rose Racing	1e 1'28"5
Luciano Ottero	11e 1'40"1

(Suite des résultats en page 84)

9	Bengt EKBERG	à 5 tours	Porsche 911T	Bengt Ekberg	12e	
10	Claude HALDI	à 6 tours	Porsche 911S	Porsche Club Roman	14e	
11	Erwin KREMER	à 6 tours	Porsche 911S	Kremer Racing	13e	
12	Georges DUMOING	à 7 tours	Lola T212-Ford	Georges Dumoing	16e	
13	J. CANONICA	à 8 tours	Porsche 914/6	J. Canonica		
14	Niki BOSCH	à 8 tours	Chevron B21-Richardson FVC	Red Rose Racing	10e	
15	Horst KLAUKE	à 9 tours	Porsche 911S	Horst Klauke		
16	Jorge de BAGRATION	à 12 tours	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS	2e	1'29"1
Abandons :						
	Freddy GRAINAL	crevaison 15e tour	Lola T290-Ford	Marcel Van Hool	8e	1'33"2
	Jean-Marie GUIGNARD	abandon 10e tour	Porsche 911			
	Brian JOSCELYNE	tringlerie de boîte 6e t	Lola T212-Richardson FVC	Dorset Racing Associates	15e	
Record du tour : Richard SCOTT 1'27"86 139,490 kmh						
2e manche :						
1	Derek BELL	1h00'25"1	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS	4e	
2	John WATSON	à 1"00	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	1e	
3	Jorge de BAGRATION	à 46"69	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS	2e	
4	Nanni GALLI	à 51"31	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS	3e	
5	José M. JUNCADILLA	à 1 tour	Chevron B21-Ford	Red Rose Racing	7e	
6	Brendan McINERNEY*	à 3 tours	Chevron B21-Kaye FVC	Intertech Steering Wheels	9e	
7	José Maria de URIARTE*	à 5 tours	Abarth 2000 S	Luciano Ottero	11e	
8	Bengt EKBERG	à 6 tours	Porsche 911T	Bengt Ekberg	12e	
9	Claude HALDI	à 6 tours	Porsche 911S	Porsche Club Romand	14e	
10	J. CANONICA	à 8 tours	Porsche 914/6	J. Canonica		
11	Georges DUMOING	à 9 tours	Lola T212-Ford	Georges Dumoing	16e	
Abandons :						
	Richard SCOTT	pression huile 23e t	Lola T292-Chevy EA	Team Lola	5e	
	Brian JOSCELYNE	pression huile 18e t	Lola T212-Richardson FVC	Dorset Racing Associates	15e	
	Erwin KREMER	abandon 7e tour	Porsche 911S	Kremer Racing	13e	
	Martin RAYMOND	disq. 2e t (poussé)	Chevron B21-Smith FVC 1900	Martin Raymond	6e	
	Niki BOSCH	embrayage 1e tour	Chevron B21-Richardson FVC	Red Rose Racing	10e	
	Horst KLAUKE	abandon 1e tour	Porsche 911S	Horst Klauke		
*Brendan McInerney et José Maria de Uriarte remplacent respectivement Trevor Twaites et Luciano Ottero.						
Record du tour : John WATSON 1'28"23 138,910 kmh						
Classement final :						
1	Derek BELL	2h02'03"50	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS		
2	Nanni GALLI	à 12"75	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS		
3	José M. JUNCADILLA	à 3 tours	Chevron B21-Ford	Red Rose Racing		
4	John WATSON	à 4 tours	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing		
5	T. TWAITES/B. McINERNEY	à 6 tours	Chevron B21-Kaye FVC	Intertech Steering Wheels		
6	L. OTTERO/de URIARTE	à 9 tours	Abarth 2000 S	Luciano Ottero		
7	Bengt EKBERG	à 11 tours	Porsche 911T	Bengt Ekberg		
8	Claude HALDI	à 11 tours	Porsche 911S	Porsche Club Romand		
9	Jorge de BAGRATION	à 12 tours	Abarth-Osella SE021	Escuderia Nacional CS		
10	J. CANONICA	à 16 tours	Porsche 914/6	J. Canonica		
11	Georges DUMOING	à 16 tours	Lola T212-Ford	Georges Dumoing		
Record du tour : Richard SCOTT 1'27"86 139,490 kmh (1e manche)						
Moyenne du vainqueur : 133,876 kmh						

Bilan de la saison

En cette fin de saison, on peut regretter une fois encore l'annulation de plusieurs épreuves, ce qui prouve la fragilité de ce championnat.

Comme en 1970 et 1971, les courses ont été animées et intéressantes à suivre. Il suffit de regarder le classement final du championnat des marques pour constater combien celui-ci a été disputé. Mais le problème récurant est que les épreuves sont coûteuses à promouvoir et les

retombées publicitaires incertaines en raison du faible nombre de spectateurs. Il s'agit pourtant d'une formule intéressante pour de nombreux gentlemen drivers qui trouvent là une alternative face à la F2, avec des voitures dont le potentiel est sensiblement le même.

Cette année encore l'idée d'inclure ce championnat dans celui des protos 3 litres est évoquée par bon nombre d'observateurs.

1972 Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres	1 / Paul Ricard	2 / Vallelunga	3 / Salzburgring	4 / Dijon	5 / Silverstone	6 / Enna-Pergusa	7 / Nürburgring	8 / Montjuich	9 / Jarama	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Abarth-Osella	15	20	20	20	20	20	15	12	20	112	112
2. Chevron		12	20	15	(10)	12		20	(12)	131	109
3. Lola	20	15	12	8	15	15	20	(6)		111	105
4. Porsche								1	4	5	5

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque. Seuls les 7 meilleurs résultats sont retenus.

1972 Classement général de la Coupe des Conducteurs de voitures de moins de 2 litres		1 / Paul Ricard	2 / Vallelunga	3 / Salzburgring	4 / Dijon	5 / Silverstone	6 / Enna-Pergusa	7 / Nürburgring	8 / Montjuich	9 / Jarama	TOTAL
1. Arturo MERZARIO	I				20	20	20		12		72
2. John BURTON	GB		12		10	8			20		50
3. Jean-Louis LAFOSSE	F				8	12	8	20			48
4. Guy EDWARDS	GB	6	15			15	10				46
5. José Maria JUNCADELLA	E	2	10	2		4			10	12	40
6. Jorge de BAGRATION	E		4	8	3		6	12		4	37
7. Dieter QUESTER	A			20	15						35
8. John BRIDGES	GB						12	3	15		30
9. John HINE	GB	12		15							27
Toine HEZEMANS	NL		20			3	4				27
11. Trevor TWAITES	GB							15		8	23
12. Gérard LARROUSSE	F	20									20
Niki BOSCH	E	8		6	6						20
Derek BELL	GB									20	20
15. Peter SMITH	GB							10	8		18
David WELPTON	GB							10	8		18
17. Joachim BONNIER	S	4		12							16
18. Jimmy MIEUSSET	F	15									15
Claude SWIETLIK	F	3	2	10							15
Vic ELFORD	GB						15				15
Nanni GALLI	I									15	15
22. John LEPP	GB				12	1					13
23. Jean-Jacques COCHET	CH	10									10
Roland HEILER	D		8		2						10
Brian ROBINSON	GB					10					10
John WATSON	GB									10	10
27. Fredy GRAINAL	B							8			8
Brendan McINERNEY	GB									8	8
29. Carlo FACETTI	I		6								6
Paco JOSA	E		3				3				6
Bob WOLLEK	F				4				2		6
Jörg OBERMOSE	D				2			4			6
Andrew FLETCHER	GB					6					6
Peter HANSON	GB							6			6
Francisco TORREDEMER	E								6		6
Luciano OTTERO	E									6	6
José Maria de URIARTE	E									6	6
38. Gabriele SERBLIN	I			4							4
Martin RAYMOND	GB								4		4
40. Max COHEN-OLIVAR	MA			3							3
Jorge PLA	E								3		3
Georges DUMOING	F									3	3
43. Piero BOTALLA	I					2					2
John GRAY	GB							2			2
45. Antonio ZADRA	I	1									1
Peter HUMBLE	GB		1								1
Philippe MONOT	F				1						1
Roger Heavens	GB							1			1

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 aux 10 premiers classés de chaque course. Les pilotes partageant le volant d'une même voiture marquent la totalité des points s'ils ont conduit pendant au moins 30 % de la distance totale. Les pilotes de la catégorie GT ne marquent pas de points.

Saison 1973

Malgré les difficultés évoquées précédemment, le championnat entame sa 4^e année d'existence. Les perspectives semblent meilleures cette année, notamment avec l'arrivée de nouvelles motorisations.

Jusqu'à présent, le 4 cylindres Ford n'était guère concurrencé que par Abarth. Certes le BMW et le Chevrolet EA étaient performants en 1972, mais le premier était trop esseulé et le second bien peu fiable.

Pour cette nouvelle saison, les moteurs à base Ford sont toujours bien entendu majoritaires en nombre, mais Abarth remet son titre en jeu avec un tout nouveau 4 cylindres, qui n'est pas le plus puissant, mais qui bénéficie semble-t-il d'un excellent couple. BMW revient en force et équipe plusieurs châssis parmi lesquels les nouvelles March, les GRD du team de Jörg Obermoser et les Lola de l'écurie Archambeaud. Le Chevrolet EA équipera également quelques concurrents.

Parmi les nouveaux arrivants, le flat 8 Tecno semble prometteur avec la puissance la plus élevée du plateau, alors qu'Alpine-Renault annonce son arrivée dans le championnat avec une barquette équipée du V6 de la Elf 2.

Forces en présence

● **Abarth-Osella PA1** : Châssis semi-monocoque, 4 cylindres 1981cc double arbre 16s, 270ch à 8800 tr/mn, 575 kg. Plusieurs pilotes sont prévus, parmi lesquels Merzario et Andruet devraient être les plus assidus.

● **Alpine-Renault A440** : V6 1997cc, 285ch à 9800 tr/mn. Comme là F2 dont elle est dérivée, cette voiture bénéficie d'une aérodynamique approfondie réalisée par Marcel Hubert.

Renault prévoit des engagements épisodiques servant d'essais grandeur nature en vue d'une participation étoffée l'année prochaine. Jabouille en sera le pilote.

● **AMS 273** : l'équipe italienne utilisera le moteur Tecno P/82 extrapolé du flat 12 de F1. Il s'agit d'un flat 8 de 1997cc à 4 soupapes par cylindre, donné pour 297ch à 10800 tr/mn.

● **Chevron B23** : simple évolution de la B21, elle compte déjà 4 victoires en Afrique du Sud avec Birrell-Gethin et le moteur Smith FVC 1930. Ce châssis sera utilisé par le Red Rose Racing pour Burton et Lepp, ainsi que par le Hire International et Martin Raymond.

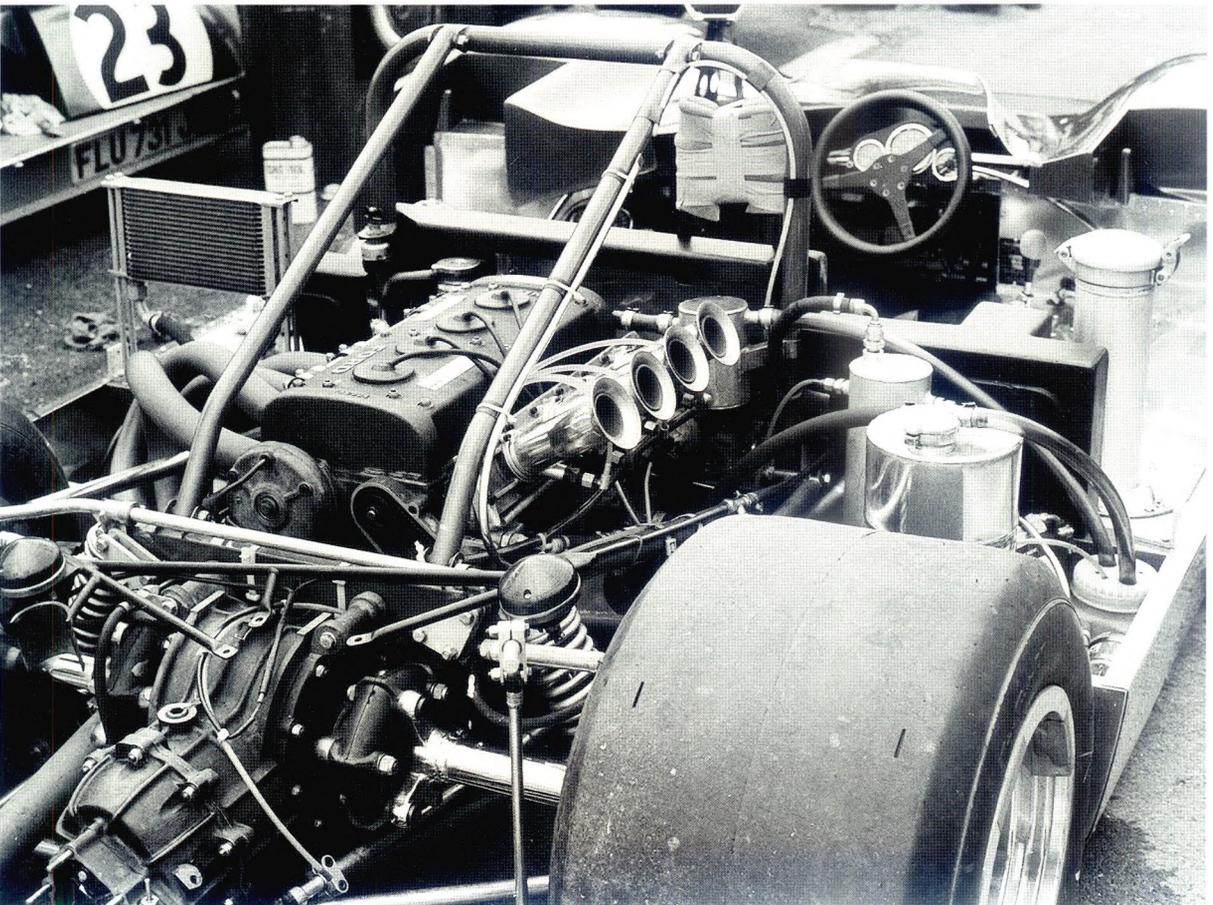
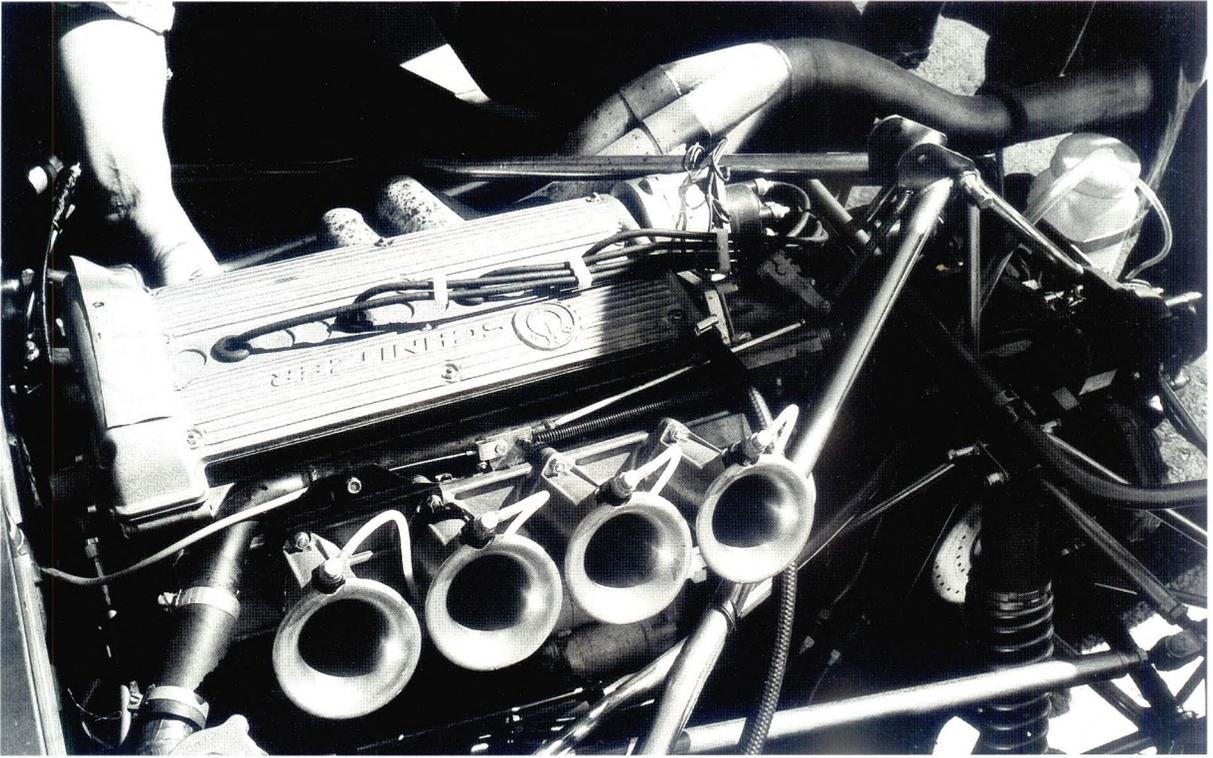
● **GRD S73** : engagée par Jörg Obermoser qui débutera avec un classique moteur Ford avant de passer au BMW.

● **Lola T292** : quelques améliorations par rapport à la T290, carrosserie légèrement modifiée, freins arrière inboard. L'une de ces voitures est engagée pour Lafosse, comme l'année précédente, par la Scuderia Filipinetti rebaptisée Ecurie Antar-Filipinetti, toujours avec le soutien de la Seita. Edwards sera à nouveau au volant de la voiture d'usine sur laquelle a été installé le moteur Chevrolet. Ce bloc délivre maintenant 280ch. L'écurie Archambeaud engage deux voitures à mécanique BMW pour Larrousse et Bayard et le Crowne Racing sera présent avec Chris Craft et un moteur Ford.

● **March 73S** : comme en F2 la marque britannique utilisera le moteur BMW, contrat oblige. Cette nouvelle voiture a déjà obtenu plusieurs places d'honneur en Afrique du Sud avec J.Scheckter, Lauda et Charlton. En Europe, March sera représenté par le Team Trivellato et ses pilotes Hezemans et Serblin. Quelques clients devraient arriver en cours de saison, tels Vic Elford et le Colonial Racing.

Photo en haut à droite : Le moteur BMW Schnitzer ne fera pas preuve de la même domination en prototype que celle qu'il affichera en Formule 2.

Photo en bas à droite : Le très traditionnel moteur Ford 4 cylindres accouplé à la classique boîte Hewland FT200.





Trophée Paul Ricard

8 avril 1973 - Le Castellet - 3,263 km

2 manches de 45 tours avec addition des temps

Mauvaise nouvelle pour cette épreuve d'ouverture, deux des principales nouveautés sont absentes. Alpine-Renault tout d'abord, qui n'a plus de moteur de rechange, le seul disponible ayant cassé ici même en essais privés. Tecno ensuite, en raison d'une mise au point jugée insuffisante. Par contre, après des essais privés concluants quant à la fiabilité du Chevy EA, Guy Edwards décide de l'utiliser sur la Lola d'usine sponsorisée par Barclays International. Ce moteur équipe également la Lola Filipinetti de Lafosse et la GRD de Miles.

Dès les essais, le moteur Chevrolet confirme les espoirs placés en lui et le duo Edwards / Lafosse se positionne aux avant-postes, précédant l'Abarth de Merzario et la March-BMW

d'Hezemans. Le premier Ford n'est que 5^e avec la Lola de Craft. Larrousse est 8^e, sa voiture toute neuve manquant de mise au point.

Au départ de la première manche, Edwards, Lafosse et Merzario conservent leurs positions. Dès le premier tour, Merzario attaque Lafosse, le touche et part en tête-à-queue. Il entame alors une remontée dont il a le secret, mais un surrégime sera fatal à son moteur. Après l'abandon d'Andruet, il n'y a plus d'Abarth en course. Pendant ce temps, Larrousse effectue une belle remontée en troisième position, jusqu'à l'explosion de son moteur. Au 20^e tour, le leader Edwards part en tête-à-queue. Une fissure dans le bloc moteur a provoqué une fuite d'huile qui asperge ses roues arrière ! Lafosse se retrouve en





La toujours très délicate entrée dans les "S de Méjannes", à peine 200 mètres après le départ, sur le premier tracé court du circuit, alors familièrement appelé "le 3.3".



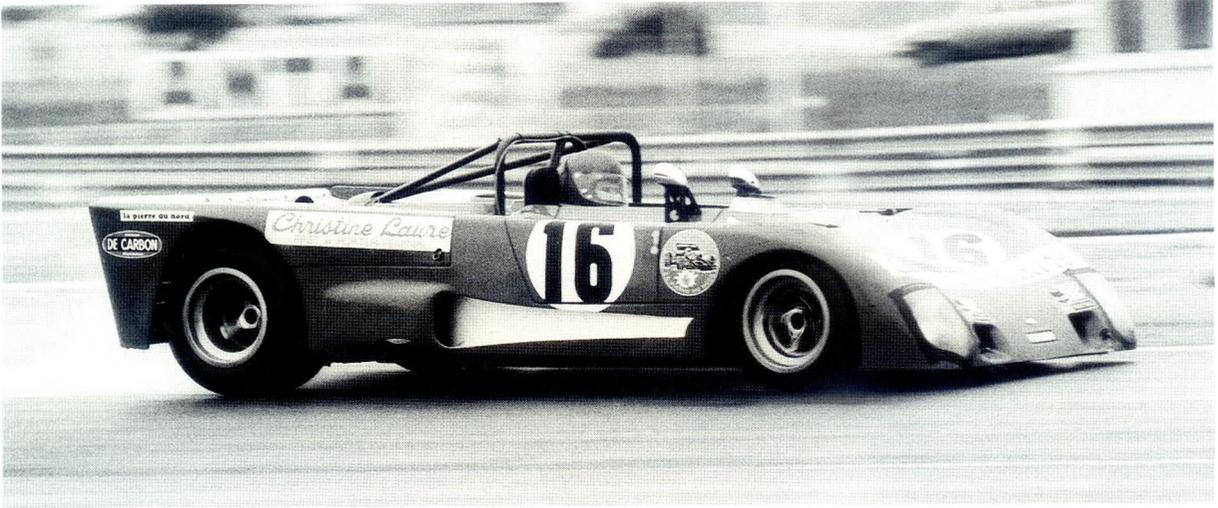
Fin du premier tour, au virage du pont, qui commande la ligne droite des stands, Merzario a attaqué Lafosse et il est parti en tête à queue, le surrégime provoqué alors sera fatal à son moteur.

tête devant Hezemans et Serblin, mais le Hollandais perd du terrain avec un moteur qui chauffe. Lafosse l'emporte avec un embrayage bien fatigué.

Pour cette raison, il cale au départ de la seconde manche, bloquant Burton derrière lui et c'est Lepp qui prend le commandement, suivi de Bayard. Bientôt en panne d'allumage, ce dernier n'ira pas loin, pas plus que Miles et Edwards qui avaient tenté de prendre le départ malgré leur abandon précédent. Lafosse, qui a perdu deux tours, se retire également.

C'est alors que la pluie fait son apparition, contraignant chacun à un changement de pneus assez inhabituel dans ce type de compétition. Seuls Henry et Skoghag font le pari de rester en slicks, ce qui leur permet de prendre la tête chacun leur tour, avant de rentrer dans le rang. John Lepp l'emporte finalement devant Burton et Jacques Henry. Ces trois pilotes s'imposant dans le même ordre au classement final d'une épreuve marquée par l'abandon des principaux favoris. C'est un superbe doublé pour le Red Rose Racing, pourtant loin du compte aux essais.

1 ^e manche :			essais	
1 J-L LAFOSSE	58'55''6	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Antar-Filipinetti	2e 1'16''5
2 Gabriele SERBLIN	à 1'17''8	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	15e 1'20''5
3 Martin RAYMOND	à 1'19''7	Chevron B23-Smith FVC 1900	Martin Raymond	7e 1'18''6
4 John LEPP	à 1 tour	Chevron B23-Smith FVC 1930	Red Rose Racing	12e 1'20''1
5 John BURTON	à 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	14e 1'20''5
6 Hervé BAYARD	à 2 tours	Lola T292-Ford FVC	Ecurie Archambeaud	23e no time
7 Toine HEZEMANS	à 2 tours	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	4e 1'17''6
8 Jacques HENRY	à 2 tours	Lola T290-Ford FVC	Christine Laure	16e 1'22''2
9 Fred STALDER	à 3 tours	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder	21e 1'24''4
10 M MARCOTULLI	à 5 tours	Chevron B23-Smith FVC 1900	Mauricio Marcotulli	20e 1'24''1
11 Rolf SKOGHAG	à 8 tours	Lola T212-Ford FVC	Rolf Skoghag	9e 1'19''3
Abandons :				
John HINE	différentiel	Chevron B19-Smith FVC		13e 1'20''3
Guy EDWARDS	tête à queue 20e t	Lola T292-Chevy EA	Team Lola	1e 1'15''2
Chris CRAFT	différentiel 19e t	Lola T292-Cosworth BDG	Crowne Racing Ltd	5e 1'18''3
Gérard LARROUSSE	bielle 18e tour	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	8e 1'19''0
Arturo MERZARIO	surrégime 11e t	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	3e 1'17''2
Jean-Claude ANDRUET	joint culasse 10e t	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	11e 1'19''9
Jörg OBERMOSER	surchauffe 7e tour	GRD S73-Ford FVC	Team Obermoser Eurorace	18e 1'22''5
Roland HEILER	surchauffe 7e tour	GRD S73-Ford FVC	Team Obermoser Eurorace	19e 1'24''0
John MILES	moteur 3e tour	GRD 273-Chevy EA	GRD / DART Racing	6e 1'18''4
Javier JUNCADELLA	moteur	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	10e 1'19''3
Freddy GRAINAL	abandon au départ	Lola T290-Ford FVC	Freddy Grainal	22e no time
Roger DUBOS		Chevron B21-Ford FVC		17e 1'22''3
Record du tour : Guy EDWARDS 1'16''3 153,991 kmh			Moyenne du vainqueur : 149,543 kmh	
2^e manche :			grille	
1 John LEPP	1h13'08''0	Chevron B23-Smith FVC 1930	Red Rose Racing	4e
2 John BURTON	à 20''9	Chevron B23-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	5e
3 Jacques HENRY	à 21''9	Lola T290-Ford FVC	Christine Laure	8e
4 Gabriele SERBLIN	à 2 tours	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	2e
5 Rolf SKOGHAG	à 3 tours	Lola T212-Ford FVC	Rolf Skoghag	
6 Mauricio MARCOTULLI	à 3 tours	Chevron B23-Smith FVC 1900	Mauricio Marcotulli	10e
7 Fred STALDER	à 8 tours	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder	9e
Abandons :				
Martin RAYMOND*	disqualifié 19e tour	Chevron B23-Smith FVC 1900	Martin Raymond	3e
Javier JUNCADELLA*	disqualifié	Chevron B21-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
Hervé BAYARD	allumage 12e tour	Lola T292-Ford FVC	Ecurie Archambeaud	6e
Jean-Louis LAFOSSE	b. de vitesses 5e t	Lola T290-Chevy EA	Ecurie Antar-Filipinetti	1e
Guy EDWARDS	pression huile 3e t	Lola T292-Chevy EA	Team Lola	
Toine HEZEMANS	abandon	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	7e
John MILES	moteur 1e tour	GRD 273-Chevy EA	GRD / DART Racing	
*poussé pour redémarrer après un arrêt au stand.				
Record du tour : non communiqué			Moyenne du vainqueur : 120,493 kmh	
Classement final :				
1 John LEPP*	2h13'20''0	Chevron B23-Smith FVC 1930	Red Rose Racing	
2 John BURTON	à 1 tour	Chevron B23-Smith FVC 1900	Red Rose Racing	
3 Jacques HENRY	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Christine Laure	
4 Gabriele SERBLIN	à 1 tour	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	
5 Mauricio MARCOTULLI	à 8 tours	Chevron B23-Smith FVC 1900	Mauricio Marcotulli	
6 Fred STALDER	à 10 tours	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder	
7 Rolf SKOGHAG	à 11 tours	Lola T212-Ford FVC	Rolf Skoghag	
*John Lepp n'a parcouru que 89 tours puisqu'il a terminé la 1 ^e manche à un tour du vainqueur.				
Record du tour : Guy EDWARDS 1'16''3 153,991 kmh (1 ^e manche)			Moyenne du vainqueur : 146,835 kmh	



En haut : Le rallyman Jacques Henry a profité de la piste glissante pour se hisser sur le podium.

Au centre : Le podium, Jacques Henry, John Lepp et John Burton. C'est Paul Ricard lui-même qui remet les coupes.

En bas : La Chevron de John Burton.





Trophée Ignazio Giunti

6 mai 1973 - Misano - Italie - 3,333 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Cette deuxième manche se déroule le même jour que les 1000 km de Spa, mais seuls quelques pilotes manquent à l'appel. Parmi eux, Jean-Louis Lafosse. En effet, son patron d'écurie, Georges Filipinetti, est décédé le 3 mai à l'âge de 72 ans. Ce décès est une véritable catastrophe et le doute plane sur l'avenir de l'équipe. Autres absents de marque : Raymond, Obermoser et le team Archambeaud. Lola engage une seconde voiture pour le néophyte Jim Busby, tandis que chez Abarth, Andruet doit se contenter d'une voiture de l'an passé. Quant à l'AMS-Tecno, elle

est enfin présente. Les deux Lola d'Edwards et Craft s'emparent de la 1^{re} ligne, devant l'Abarth de Galli et la March d'Hezemans. La première Chevron est cinquième.

Le départ de la première manche est donné, Edwards, Craft et Hezemans forment le premier trio de tête. Galli a des problèmes de boîte et percute Burton en essayant de le doubler. L'Abarth abandonne, tandis que la Chevron est bien endommagée.

A mi-distance, Edwards est toujours leader, il précède un Serblin très en forme, suivi par Craft et

Hezemans. Malheureusement, Serblin doit stopper peu après, en difficulté avec ses freins et sa boîte de vitesses. A neuf tours du drapeau à damiers, l'embrayage d'Edwards donne des signes de fatigue et Craft se rapproche. Il échouera à deux secondes de son compatriote. L'embrayage d'Edwards est changé en catastrophe entre les deux manches.



Jean-Claude Andruet fut un participant épisodique de ce championnat, mais il ne réussit pas à concrétiser son indiscutable vitesse par un résultat marquant, que ce soit en 70 avec la Ligier ou comme ici en 73 avec une Abarth.

Le Britannique prend à nouveau le commandement au second départ, devant Hezemans et Craft. Lepp est dernier, il s'est frotté à Quester d'un peu trop près. Il entame une superbe remontée, aidé par son compère Burton. Hezemans doit abandonner, pendant qu'Edwards semble se diriger vers la 1^e victoire du moteur

Chevrolet. Mais cinq tours avant la fin, il se gare dans l'herbe, bloc-moteur fendu. Craft hérite de la 1^e place et s'impose également au classement cumulé, devant Lepp qui conforte sa place de leader au championnat pilotes. Abarth accède au podium grâce à Quester, jamais vraiment dans le rythme.

1e manche :

1	Guy EDWARDS	52'43"0
2	Chris CRAFT	à 2"0
3	Toine HEZEMANS	à 30"3
4	John LEPP	à 34"7
5	Dieter QUESTER	à 59"7
6	Mauro NESTI	à 1 tour
7	Jorge de BAGRATION	à 1 tour
8	José M. JUNCADELLA	à 1 tour
9	Fred STALDER	à 2 tours
10	Bert KUEHNE	à 2 tours (freins)
11	Cosimo TURIZIO	à 4 tours (abandon)
12	Jean-Claude ANDRUET	à 5 t (b. de vitesses)
13	Gabriele SERBLIN	à 20 t (b. de vitesses)
14	Stefano BUONAPACE	

Lola T292-Chevy EA
Lola T292-Cosworth BDG
March 73S-BMW
Chevron B23-Smith FVC 1900
Abarth-Osella PA1
March 73S-BMW
Chevron B23-Smith FVC 1900
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T290-Ford FVC 1850
March 73S-BMW
March 73S-BMW
March 73S-BMW
Abarth-Osella SE021
March 73S-BMW
Chevron B23-Tondelli 1600

Team Lola
Crowne Racing Ltd
March Engineering
Red Rose Racing
Abarth-Osella
Trivellato Racing Team
Hire International Racing
Hire International Racing
Fred Stalder
Colonial Racing
Trivellato Racing Team
Abarth-Osella
Trivellato Racing Team
Eris Tondelli

essais

1e	1'16"6
2e	1'16"9
4e	1'18"0
5e	1'18"2
6e	1'18"2
12e	1'19"4
14e	1'20"3
11e	1'19"3
17e	1'22"2
15e	1'20"8
16e	1'21"6
10e	1'19"2
7e	1'18"6
20e	1'24"2

Abandons, non qualifiés et forfaits :

"PAL JOE"	abandon
Francesco CERULLI-IRELLI	abandon 20e tour
John BURTON	suites collis. 14e t
Jim BUSBY	soupapes 4e tour
Jacques HENRY	moteur 3e tour
Nanni GALLI	collision Burton 2e t
Danilo TESINI	NQ (+113% PP)
Giuseppe PIAZZI	NQ (+113% PP)
Ottorino VOLONTERIO	NQ (+113% PP)
XXX	NQ (+113% PP)
Manfred MOHR	forfait (surchauffe)
Mario CASONI	forfait

Lola T290-Ford
AMS-Ford 1890
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T292-Cosworth BDG
Lola T290-Ford FVC 1850
Abarth-Osella PA1
Dallara 1300
Dallara 1300
Alfa-Romeo TZ
Alpine
AMS 273-Tecno P82

"Pal Joe"
AMS Corse
Red Rose Racing
Team Lola
Jacques Henry
Abarth-Osella
Giuseppe Piazza
AMS Corse
Raymond

19e	1'23"4
9e	1'19"0
8e	1'18"6
13e	1'19"8
18e	1'23"1
3e	1'17"3
21e	1'24"4

Record du tour : Guy EDWARDS 1'17"9 162,191 kmh**Moyenne du vainqueur :** 158,787 kmh**2e manche :**

1	Chris CRAFT	53'33"8
2	John BURTON	à 29"7
3	John LEPP	à 37"5
4	Dieter QUESTER	à 48"5
5	Mauro NESTI	à 1'01"9
6	José M. JUNCADELLA	à 1 tour
7	Fred STALDER	à 1 tour
8	Guy EDWARDS	à 5 t (moteur fendu)

Lola T292-Cosworth BDG
Chevron B23-Smith FVC 1930
Chevron B23-Smith FVC 1900
Abarth-Osella PA1
March 73S-BMW
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T290-Ford FVC 1850
Lola T292-Chevy EA

Crowne Racing Ltd
Red Rose Racing
Red Rose Racing
Abarth-Osella
Trivellato Racing Team
Hire International Racing
Fred Stalder
Team Lola

grille

2e
11e
4e
5e
6e
8e
9e
1e

Non classés :

Jorge de BAGRATION	tenue de route 25e t
Bert KUEHNE	alimentation
Toine HEZEMANS	canalis. de freins
Stefano BUONAPACE	

Chevron B23-Smith FVC 1900
March 73S-BMW
March 73S-BMW
Chevron B23-Tondelli 1600

Hire International Racing
Colonial Racing
March Engineering
Eris Tondelli

7e
10e
3e
12e

Record du tour : Guy EDWARDS 1'18"1 160,778 kmh**Moyenne du vainqueur :** 156,262 kmh**Classement final :**

1	Chris CRAFT	1h46'18"8
2	John LEPP	à 1'10"2
3	Dieter QUESTER	à 1'46"2
4	Mauro NESTI	à 1 tour
5	José M. JUNCADELLA	à 2 tours
6	Fred STALDER	à 3 tours
7	Guy EDWARDS	à 5 tours

Lola T292-Cosworth BDG
Chevron B23-Smith FVC 1900
Abarth-Osella PA1
March 73S-BMW
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T290-Ford FVC 1850
Lola T292-Chevy EA

Crowne Racing Ltd
Red Rose Racing
Abarth-Osella
Trivellato Racing Team
Hire International Racing
Fred Stalder
Team Lola

Non classés :

Jorge de BAGRATION	non classé à 17 t
John BURTON	non classé à 26 t

Chevron B23-Smith FVC 1900
Chevron B23-Smith FVC 1930

Hire International Racing
Red Rose Racing

Record du tour : Guy EDWARDS 1'17"9 162,191 kmh (1e manche)**Moyenne du vainqueur :** 157,490 kmh



Trophée Benellé

3 juin 1973 - Imola - Italie - 5,122 km

2 manches de 30 tours avec addition des temps

La Lola-Filipinetti est de nouveau présente, mais pour combien de temps encore ?

Guy Edwards et le team Lola sont inquiets en raison des soucis que leur procure le moteur Chevrolet. Deux blocs fendus en deux courses ! Le problème est d'autant plus grave que ces casses n'ont rien à voir avec le travail fourni par Cosworth, irréprochable comme à son habitude. Il s'agit en fait d'une faiblesse structurelle du bloc Chevrolet et il n'y a guère de remèdes miracles à court terme. Il est donc décidé d'un commun accord de revenir au plus vite au Ford BDG et Cosworth se met immédiatement au travail pour que le team Lola puisse en disposer ici même.

Aux essais, tout se passe bien pour Edwards qui réalise le 2^e temps derrière la Lola-BMW de

Larrousse. Pescarolo, remplaçant de luxe chez Abarth, est 5^e. Quant à Lafosse, il échoue en 19^e position, dans une équipe qui a bien du mal à se ressaisir.

Mais l'attraction du jour est constituée par la première apparition en championnat de la nouvelle Alpine A440, qui réalise le 7^e temps entre les mains de Jean-Pierre Jabouille.

Au départ de la 1^e manche, Edwards s'empare du commandement devant Larrousse et Serblin. Pescarolo, Lafosse et Raymond ont complètement raté leur envol et se retrouvent en queue de peloton. Au 5^e tour, Edwards dégringole à la 4^e place avec des problèmes de pneus. Jabouille, à l'inverse, est remonté de la 6^e à la 2^e place, puis il double Larrousse et prend la tête.

La nouveauté française marche plutôt bien ! Elle n'ira malheureusement pas très loin, trahie par son moteur après avoir réalisé le meilleur tour. Larrousse redevient donc leader et l'emporte devant Craft. Manfred Mohr réalise une superbe performance en menant son AMS à la 5^e position. La petite équipe italienne avait débuté les essais avec le flat 8 Tecno, mais celui-ci a rapidement cassé et un BDA l'a avantageusement remplacé pour la suite du week-end.

Dans la 2^e manche, Larrousse prend à nouveau la tête, avant d'en être délogé par le quasi-inconnu Turizio au 3^e tour. Les deux hommes se relaient au commandement, mais à mi-distance, le Français est trahi par son moteur. C'est alors l'inattendu Dave Walker qui devient leader, précédant Pescarolo et Turizio dont le moteur chauffe. Walker impose finalement sa GRD de justesse, en panne sèche dès la ligne franchie. Il devance Pescarolo, très à l'aise et Craft toujours placé.

Chris Craft, souvent malchanceux, connaît enfin la réussite avec deux victoires consécutives.



C'est d'ailleurs ce dernier qui l'emporte au cumul des deux manches, s'adjugeant une seconde victoire consécutive après Misano, prenant ainsi la tête du championnat pilotes. Burton et Pescarolo complètent le podium, confirmant les bienfaits de la régularité, puisque

aucun des trois premiers n'a remporté de manche, une fois n'est pas coutume ! Quant à l'AMS, elle est à nouveau trahie par son moteur alors que l'arrivée était presque en vue. Mais la distance parcourue est suffisante pour être classée et marquer ses premiers points.

1e manche :

1	Gérard LARROUSSE	53'44"1
2	Chris CRAFT	à 16"5
3	John BURTON	à 21"3
4	Cosimo TURIZIO	à 56"3
5	Manfred MOHR	à 1'02"4
6	Henri PESCAROLO	à 1'10"1
7	Dave WALKER	à 1'26"8
8	Martin RAYMOND	à 1'35"6

Autres pilotes classés :

"GIANFRANCO"	à 1 tour
Bert KUEHNE	à 2 tours
Franco PILONE	à 2 tours
Roger HEAVENS	

Abandons, non qualifiés et forfaits :

Guy EDWARDS	distribution 26e t
Jean-Pierre JABOUILLE	courroie dist. 16e t
John LEPP	accident 16e tour
Dieter QUESTER	freins 14e tour
Jean-Louis LAFOSSE	fuite essence 11e t
Gabriele SERBLIN	ratés moteur
"YOGI GEYSER"	abandon
Hervé BAYARD	crevaisson 2e tour
Alain PELTIER	collision Lafosse 1e t
Jim BUSBY	accident 1e tour
Jörg OBERMOSER	non qualifié
Spartaco DINI	forfait (moteur)
Rolf SKOGHAG	forfait (pilote malade)
José M. JUNCADELLA	forfait (embrayage)

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'45"0 175,694 kmh**Moyenne du vainqueur :** 171,575 kmh**2e manche :**

1	Dave WALKER	54'20"5
2	Henri PESCAROLO	à 3"9
3	Chris CRAFT	à 11"5
4	Cosimo TURIZIO	à 34"8
5	John BURTON	à 35"1
6	Hervé BAYARD	à 1 tour
7	Bert KUEHNE	à 1 tour
8	Franco PILONE	à 1 tour
9	"GIANFRANCO"	à 1 tour
10	Roger HEAVENS	

Abandons :

Manfred MOHR	moteur 26e tour
Jean-Louis LAFOSSE	sortie de piste 21e t
Hervé BAYARD	abandon 21e tour
Gérard LARROUSSE	bielle 16e tour
Gabriele SERBLIN	ratés moteur 4e t
Guy EDWARDS	distributeur 3e t
Martin RAYMOND	abandon

Record du tour : Cosimo TURIZIO 1'46"4 173,300 kmh**Moyenne du vainqueur :** 169,659 kmh**Classement final :**

1	Chris CRAFT	1h48'32"6
2	John BURTON	à 28"4
3	Henri PESCAROLO	à 46"0
4	Dave WALKER	à 58"8
5	Cosimo TURIZIO	à 1'03"1
6	"GIANFRANCO"	à 2 tours
7	Bert KUEHNE	à 3 tours
8	Franco PILONE	à 3 tours
9	Manfred MOHR	à 5 tours
10	Roger HEAVENS	à 5 tours

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'45"0 175,691 kmh (1e manche)**Moyenne du vainqueur :** 169,878 kmh

Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	1e	1'45"98
Lola T292-Ford BDG 1975	Crowne Racing Ltd	3e	1'46"61
Chevron B23-Smith FVC 1930	Red Rose Racing	8e	1'47"73
March 735-BMW	Scuderia Vesuvio	9e	1'47"75
AMS 273-Novamotor BDA 1900	AMS Corse	13e	1'49"04
Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	5e	1'47"34
GRD S73-Ford BDG 1975	GRD / DART Racing	10e	1'47"79
Chevron B23-Ford FVC 1930	Martin Raymond	11e	1'48"52

Abarth-Osella SE021	"Gianfranco"	18e	1'52"50
March 735-BMW	Colonial Racing	16e	
Abarth-Osella PA1	Franco Pilone	25e	1'58"00
Chevron B23-Richardson FVC	Roger Heavens Racing	21e	1'55"50

Lola T292-Cosworth BDG	Team Lola	2e	1'46"35
Alpine-Renault A440	Société Alpine	7e	1'47"72
Chevron B23-Ford	Red Rose Racing	12e	1'48"55
Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	6e	1'47"53
Lola T290-BMW Schnitzer	Ecurie Antar-Filipinetti	19e	1'53"30
March 735-BMW	Trivellato Racing Team	4e	1'47"02
Chevron B21-Ford FVC		20e	1'54"08
Lola T290-Chevy EA	Ecurie Archambeaud	14e	1'49"36
March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	15e	1'51"01
Lola T292-Richardson BDA	Team Lola	17e	1'52"30
GRD S73-Ford	Team Obermoser Eurorace	26e	2'11"58
March 735-BMW	Trivellato Racing Team	22e	1'55"64
Lola T212-Ford	Rolf Skoghag	23e	1'56"68
Chevron B23-Ford	Red Rose Racing	24e	

grille

GRD S73-Ford BDG 1975	GRD / DART Racing	7e
Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	6e
Lola T292-Ford BDG 1975	Crowne Racing Ltd	2e
March 735-BMW	Scuderia Vesuvio	4e
Chevron B23-Smith FVC 1930	Red Rose Racing	3e
Lola T292-Chevy EA	Ecurie Archambeaud	
March 735-BMW	Colonial Racing	
Abarth-Osella PA1	Franco Pilone	
Abarth-Osella SE021	"Gianfranco"	
Chevron B23-Richardson FVC	Roger Heavens Racing	

AMS 273-Novamotor BDA 1900	AMS Corse	5e
Lola T290-BMW Schnitzer	Ecurie Antar-Filipinetti	
Lola T292-Chevy EA	Ecurie Archambeaud	
Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	1e
March 735-BMW	Trivellato Racing Team	
Lola T292-Cosworth BDG	Team Lola	
Chevron B23-Ford FVC 1930	Martin Raymond	8e



300 kilomètres d'Auvergne

17 juin 1973 - Clermont-Ferrand - France
32 tours de 8,055 km



L'ancien circuit de Charade ne disposait que de stands vraiment étriqués et il fallut renoncer à l'éventualité d'un ravitaillement en course.

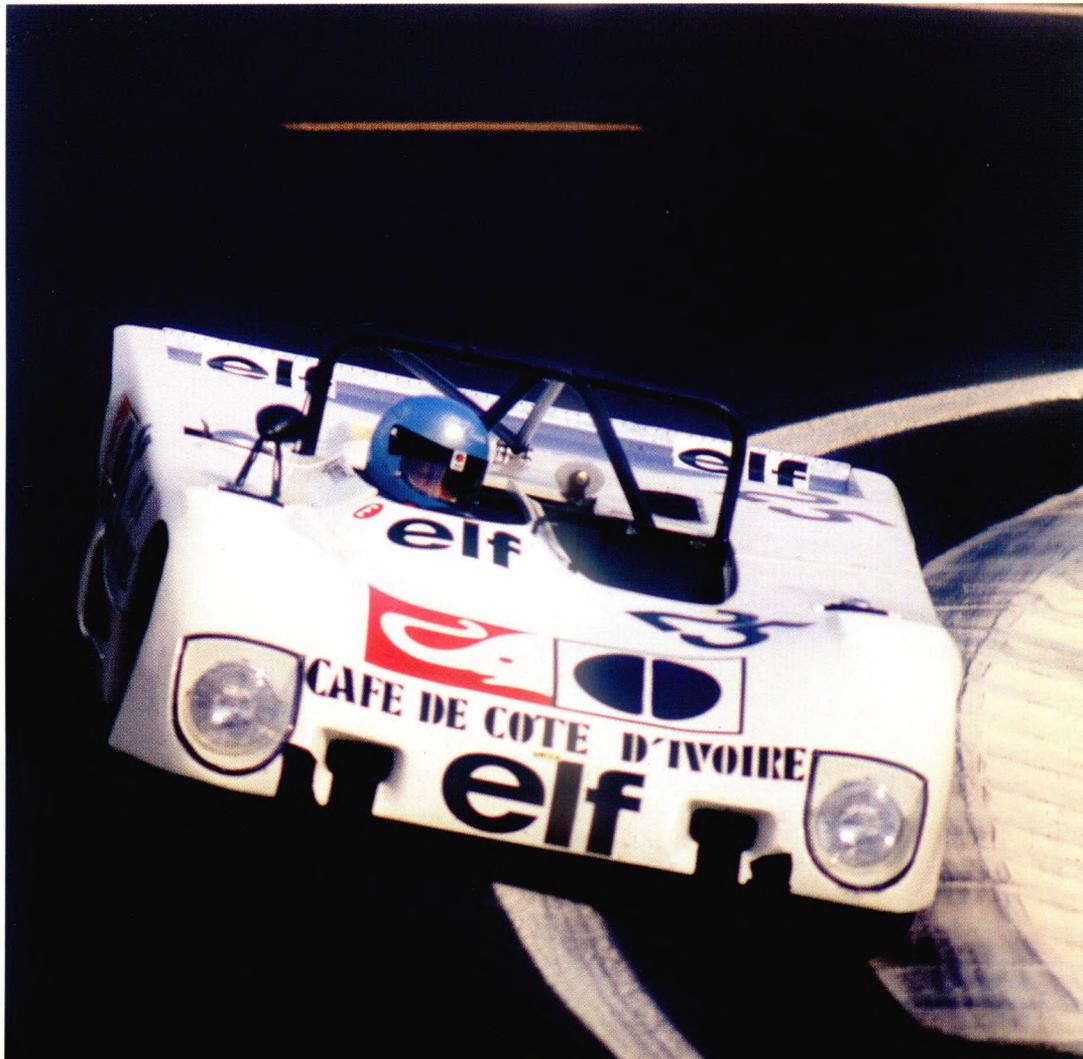


Photo du haut :

Roger Dubos réussira une très bonne performance au volant de sa Chevron B21/23. On reverra cette voiture plus tard aux mains de sa compagne Christine Beckers.

Photo du bas :

Marie-Claude Beaumont au volant de la Lola T292 équipée d'un moteur Chevy EA.



Malgré quelques tête-à-queue sans conséquences, Merzario s'empare de la pole-position en creusant un écart substantiel sur Larrousse. Jean-Pierre Jabouille réalise un excellent troisième chrono avec la nouvelle Alpine A440 dont c'est la deuxième apparition en championnat après Imola. Craft est 4^e devant Edwards qui connaît des problèmes de pression d'essence.



Les organisateurs avaient prévu de faire disputer la course sur 38 tours, mais cette distance aurait contraint les pilotes à faire un arrêt ravitaillement et le nombre de tours est finalement réduit à 32.

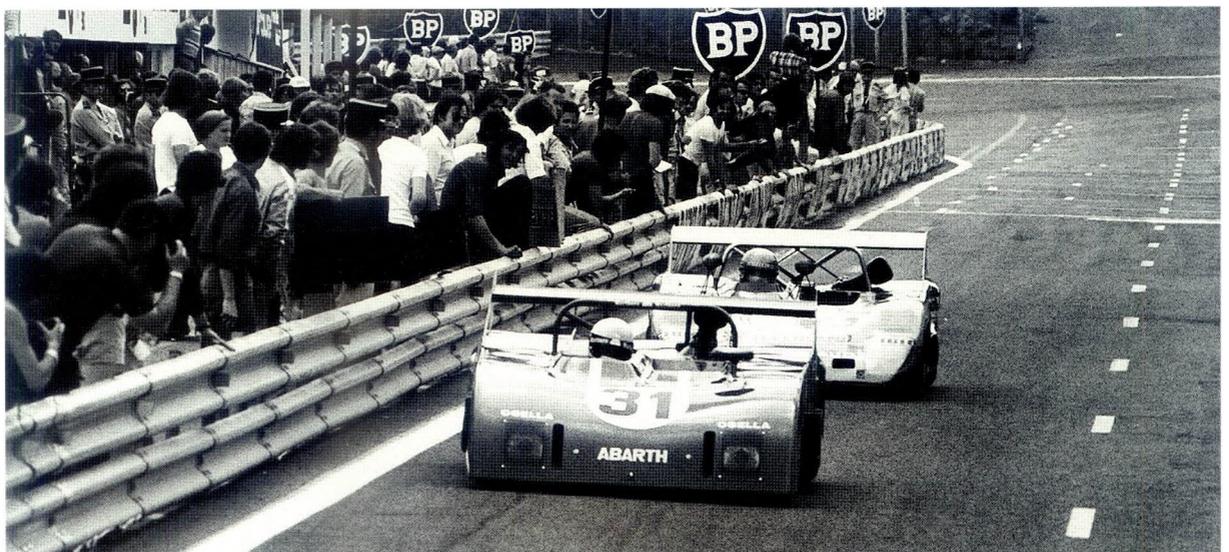
En se rendant sur la grille de départ, l'Alpine de Jabouille casse une tige de soupape. La belle aventure est déjà terminée pour la voiture française. Au départ, Merzario démarre comme un obus et devance Larrousse, Edwards et Lafosse.

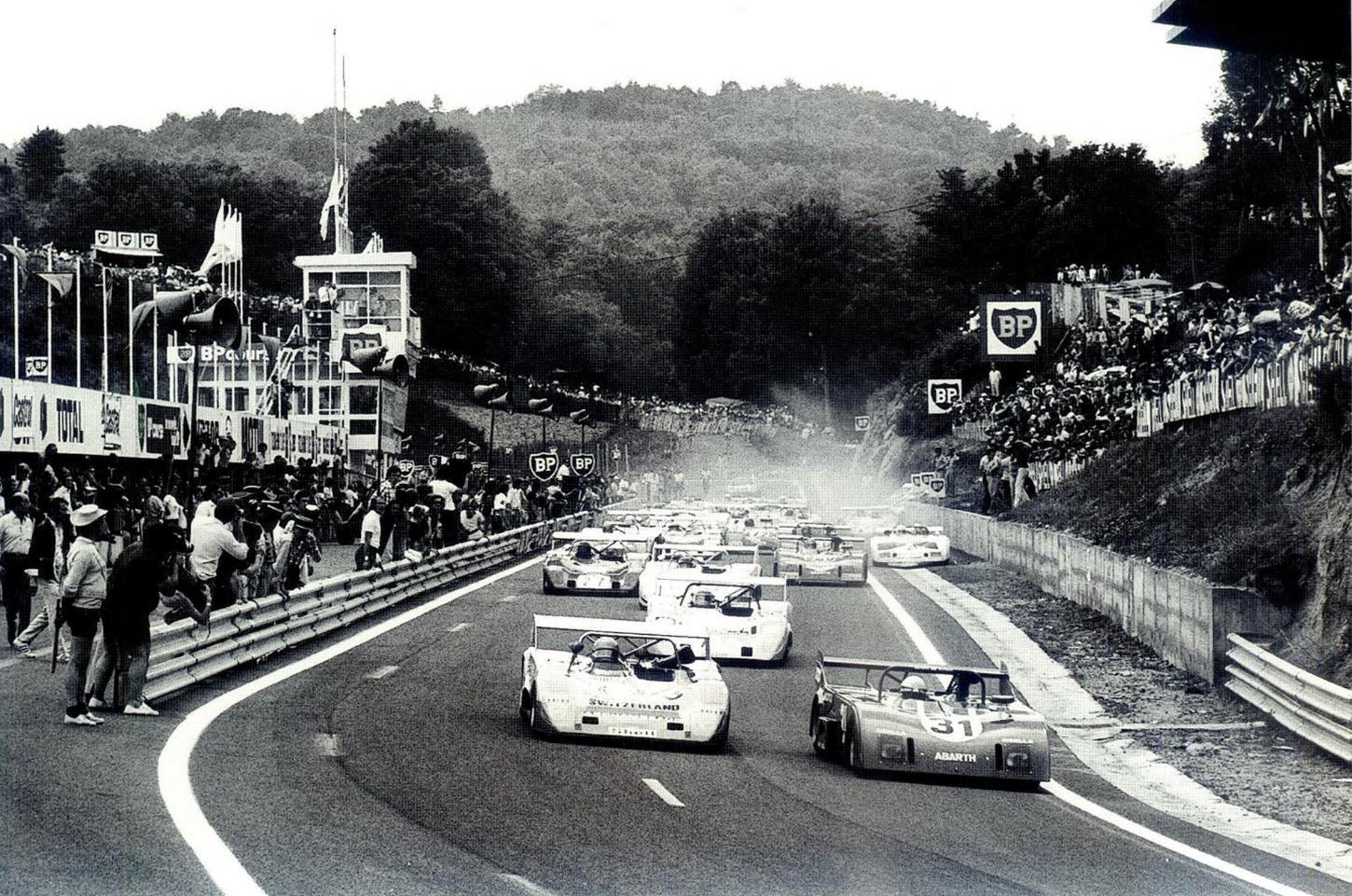
Mais l'Italien abandonne rapidement et laisse le commandement à Larrousse, qui distance Edwards sans difficulté. Au 21^e tour, nouveau coup dur pour les couleurs françaises avec l'arrêt inopiné de Larrousse, qui perd trois minutes à cause d'un problème de batterie. Après réparation, il repart et s'adjuge le record du tour. Malheureusement, le mal se renouvelle et l'oblige à un second arrêt.

Edwards l'emporte, Craft et Burton complètent un podium 100% britannique. Andruet et Lafosse ont été retardés tous les deux par des crevaisons, fréquentes sur ce circuit. Rappelez-vous Chris Amon et la Matra F1 l'an passé !

Victoire chanceuse pour Guy Edwards qui profite d'un problème électrique contraignant Larrousse à s'arrêter à plusieurs reprises.

Duel serré pendant les premiers tours entre Merzario qui mène ici, harcelé par Larrousse. L'italien sera vite contraint à l'abandon. Les 2 hommes ont déjà fait le tour sur Edwards que l'on aperçoit au loin.





Départ mouvementé sur l'étroite grille de Charade. Merzario s'est immédiatement porté en tête.

Classement

1	Guy EDWARDS	1h42'23"9
2	Chris CRAFT	à 15"5
3	John BURTON	à 2'15"6
4	Carlos SANTOS	à 1 tour
5	Fred STALDER	à 1 tour
6	Alain PELTIER	à 1 tour
7	Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour
8	Roger DUBOS	à 2 tours
9	J-Claude ANDRUET	à 2 tours
10	Jim BUSBY	à 2 tours
11	Bert KUEHNE	à 2 tours
12	Peter SMITH	à 2 tours
13	John HINE	à 3 tours
14	Gérard LARROUSSE	à 3 tours
15	Marie-Claude BEAUMONT	à 3 tours
16	Roger HEAVENS	à 3 tours

Non classés

Ian GROB	panne essence 30e t
John LEPP	freins et sortie 27e t
Hervé BAYARD	boulon de bielle 21e t
Martin RAYMOND	suspens. AVD 20e t
Carlos GASPAS	alimentation 16e t
Toine HEZEMANS	accélér. bloqué 15e t
Gabriele SERBLIN	fuite d'huile 13e t
René HERZOG	panne essence 10e t
Arturo MERZARIO	allumage 4e tour
Jean-Pierre JABOUILLE	soupape tour formation

Non partants

Manfred MOHR	forfait (moteur)
Jörg OBERMOSER	non qualifié (moteur)
Gualtiero SARTORI	forfait (boîte)

Lola T292-Cosworth BDG
Lola T292-Cosworth BDG
Chevron B23-Smith FVC 1970
Lola T292-Ford
Lola T290-Cosworth FVC 1930
March 73S-BMW
Lola T292-Chevy EA
Chevron B21/23-Cosworth FVC
Abarth-Osella PA1
Lola T292-Richardson BDA
March 73S-BMW
Chevron B21-Ford
Abarth-Osella PA1
Lola T292-BMW Schnitzer
Lola T292-Chevy EA
Chevron B23-Cosworth FVC

Chevron B23-Rondel FVC 1930
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T292-BMW Schnitzer
Chevron B23-Smith FVC 1930
Lola T292-Cosworth FVD 1975
March 73S-BMW
March 73S-BMW
GRD S73-Ford
Abarth-Osella PA1
Alpine-Renault A440

AMS 273-Tecno P82
GRD S73-BMW Schnitzer
Abarth 2000 SP

Team Lola	5e	3'10"0
Crowne Racing Ltd	4e	3'09"5
Red Rose Racing	8e	3'12"0
Team BIP	12e	3'15"7
Fred Stalder	15e	3'17"7
Ecurie Vic Elford	14e	3'17"5
Ecurie Antar-Filipinetti	6e	3'11"3
Ecurie Dinitrol-Total	16e	3'18"6
Jean-Claude Andruet	7e	3'11"5
Team Lola	17e	3'19"3
Colonial Racing	20e	3'22"5
Peter Smith	21e	3'22"6
Abarth-Osella	9e	3'13"6
Ecurie Archambeaud	2e	3'08"9
Ecurie Antar-Filipinetti	27e	3'30"2
Roger Heavens Racing	22e	3'23"6

KVG Racing	25e	3'28"2
Red Rose Racing	11e	3'14"7
Ecurie Archambeaud	18e	3'21"7
Martin Raymond	23e	3'23"9
Team BIP	10e	3'14"1
Trivellato Racing Team	19e	3'22"2
Trivellato Racing Team	13e	3'16"5
René Herzog	24e	3'25"9
Abarth-Osella	1e	3'06"4
Société Alpine	3e	3'09"2

AMS Corse	26e	3'29"3
T. Obermoser Eurorace	28e	3'31"6
Gualtiero Sartori	29e	5'00"0

Record du tour : Gérard LARROUSSE 3'07"5 154,656 kmh. **Moyenne du vainqueur :** 151,033 kmh



Coppa Citta

15 août 1973 - Enna-Pergusa - 4,800 km

2 manches de 30 tours avec addition des temps

Une fois n'est pas coutume, les organisateurs siciliens ont fait le plein d'engagés. Abarth, par exemple, est venu en force avec quatre voitures. Plus personne n'utilise le moteur Chevrolet, qui n'a pas concrétisé les grands espoirs qu'il avait suscités.

Aux essais, Edwards est en proie à d'énormes problèmes de tenue de route auxquels il est incapable de remédier. Il doit se contenter du 9^e chrono, à 2''4 de Lafosse qui conduit pourtant une voiture identique. Merzario s'empare de la 2^e place derrière le Français et devant Craft toujours en forme.

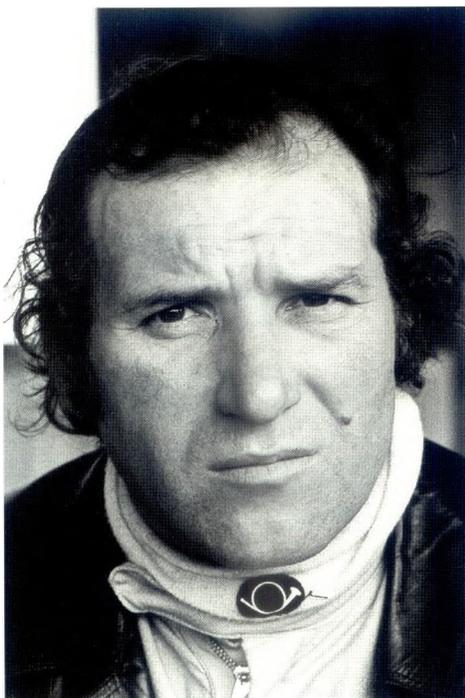
Au premier départ, Merzario jaillit en tête devant Lafosse, Craft, Elford et Vittorio Brambilla au volant d'une des Abarth. A la fin du 4^e tour, Merzario rentre aux stands avec des problèmes de moteur. Il repartira très attardé, très énervé aussi, se consolant avec le meilleur tour. Alors qu'Elford abandonne, Lafosse se maintient en tête devant Craft. Mais à trois tours de l'arrivée,

le Britannique se rapproche et à l'amorce du dernier tour, il talonne le Français. Celui-ci connaît des problèmes de pression d'essence et il doit finalement s'incliner après une superbe démonstration.

Après ses déboires de la 1^e manche, Merzario doit prendre le second départ en fond de grille. Mais il en faut davantage pour le démotiver et à la fin du 1^e tour, il est déjà 5^e derrière Lafosse, Hezemans, Serblin et Brambilla. Espérant sans doute combler au plus vite son retard, il freine au panneau "trop tard" avant la chicane, heurte le trottoir et percute la voiture sœur de son équipier, heureusement sans dommage ni pour l'un ni pour l'autre.

Deux tours plus tard, il est en tête ! Pendant ce temps, Craft a abandonné. A mi-distance, Merzario ralentit et doit se retirer lui aussi, au grand désespoir des spectateurs.

Lafosse retrouve ainsi sa position de leader,



Vittorio Brambilla offre à Abarth sa 1^{re} victoire de la saison.



Et Toine Hezemans amène sa March en 2^e position.

mais à deux tours de l'arrivée, il tombe en panne d'essence. Ce n'était décidément pas son jour ! C'est d'autant plus regrettable que cette course était la dernière pour la Scuderia Filipinetti.

C'est donc au tour de Brambilla de recevoir le premier le drapeau à damiers. Ce résultat permet

à l'Italien de l'emporter au classement général, offrant ainsi à Abarth sa première victoire de la saison. Andruet venge les espoirs français en montant sur la troisième marche du podium. Malgré leur défaite, Craft et Lola restent en tête des deux championnats.

1e manche :

1	Chris CRAFT	44'18"5	Lola T292-Hart BDA 2000	Crowne Racing Ltd	3e	1'26"7
2	Jean-Louis LAFOSSE	à 0"7	Lola T292-Cosworth BDG	Ecurie Antar-Filipinetti	1e	1'25"9
3	Vittorio BRAMBILLA	à 14"5	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	5e	1'27"3
4	Toine HEZEMANS	à 37"2	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	10e	1'28"4
5	Gabriele SERBLIN	à 37"6	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	8e	1'28"2
6	Jean-Claude ANDRUET	à 1'05"5	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	16e	1'29"2
7	Guy EDWARDS	à 1'26"8	Lola T292-Cosworth BDG	Team Lola	9e	1'28"3
8	Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Chevron B23-Ford	Hire International Racing	13e	1'28"7
9	Fred STALDER	à 1 tour	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder	18e	1'30"3
10	Giorgio PIANTA	à 1 tour	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	15e	1'29"1
11	John BURTON	à 1 tour	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	17e	1'29"2
12	Piero MONTICONE	à 2 tours	Chevron B23-Ford	Piero Monticone	21e	1'33"0
13	Stefano BUONAPACE	à 4 tours	Chevron B21-Tondelli	Eris Tondelli	22e	1'38"0
14	Arturo MERZARIO	à 7 tours	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	2e	1'26"4

Abandons et forfaits :

Jim BUSBY	accident 22e tour	Lola T292-Richardson BDA 2000	Team Lola	19e	1'30"4
Vic ELFORD	soupape 18e tour	March 73S-BMW	Ecurie Vic Elford	4e	1'27"1
John LEPP	crevaison 14e tour	Chevron B23-Ford FVC	Red Rose Racing	6e	1'27"5
Roland HEILER	accident 9e tour	Lola T292-BMW Schnitzer	Roland Heiler	7e	1'27"7
Alain PELTIER	pompe à eau 8e t	March 73S-BMW	Ecurie Vic Elford	14e	1'29"1
Javier JUNCADELLA	crevaison et sortie 4e t	Chevron B23-Ford	Hire International Racing	12e	1'28"5
Cosimo TURIZIO	forfait	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	11e	1'28"4
Manfred MOHR	forfait (moteur)	AMS 273-Tecno P82	AMS Corse	20e	1'32"4

Record du tour : Arturo MERZARIO 1'27"1 200,253 kmh **Moyenne du vainqueur :** 196,825 kmh

2e manche :

1	Vittorio BRAMBILLA	44'40"0	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	3e	
2	John LEPP	à 9"0	Chevron B23-Ford FVC	Red Rose Racing	15e	
3	Toine HEZEMANS	à 29"1	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	4e	
4	Jean-Claude ANDRUET	à 31"6	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	6e	
5	John BURTON	à 32"5	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	11e	
6	Alain PELTIER	à 45"6	March 73S-BMW	Ecurie Vic Elford	16e	
7	Guy EDWARDS	à 51"1	Lola T292-Cosworth BDG	Team Lola	7e	
8	Giorgio PIANTA	à 1'19"0	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	10e	
9	Jean-Louis LAFOSSE	à 2 t (panne essence)	Lola T292-Cosworth BDG	Ecurie Antar-Filipinetti	2e	
10	Piero MONTICONE	à 2 tours	Chevron B23-Ford	Piero Monticone	12e	
11	Jorge de BAGRATION	à 3 tours	Chevron B23-Ford	Hire International Racing	8e	
12	Fred STALDER	à 4 t (volant moteur)	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder	9e	
13	Stefano BUONAPACE	à 4 tours	Chevron B21-Tondelli	Eris Tondelli	13e	

Abandons :

Arturo MERZARIO	pression huile 17e t	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	14e
Gabriele SERBLIN	crevaison et sortie 7e t	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team	5e
Chris CRAFT	allumage 7e tour	Lola T292-Hart BDA 2000	Crowne Racing Ltd	1e

Record du tour : non communiqué **Moyenne du vainqueur :** 195,246 kmh

Classement final :

1	Vittorio BRAMBILLA	1h29'13"0	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella
2	Toine HEZEMANS	à 51"8	March 73S-BMW	Trivellato Racing Team
3	Jean-Claude ANDRUET	à 1'22"6	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella
4	Guy EDWARDS	à 2'03"4	Lola T292-Cosworth BDG	Team Lola
5	John BURTON	à 1 tour	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing
6	Giorgio PIANTA	à 1 tour	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella
7	Jean-Louis LAFOSSE	à 2 tours	Lola T292-Cosworth BDG	Ecurie Antar-Filipinetti
8	Piero MONTICONE	à 4 tours	Chevron B23-Ford	Piero Monticone
9	Jorge de BAGRATION	à 4 tours	Chevron B23-Ford	Hire International Racing
10	Fred STALDER	à 5 tours	Lola T290-Ford FVC	Fred Stalder
11	Stefano BUONAPACE	à 8 tours	Chevron B21-Tondelli	Eris Tondelli

Non classés :

John LEPP	non classé à 17 t	Chevron B23-Ford FVC	Red Rose Racing
Arturo MERZARIO	non classé à 21 t	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella
Alain PELTIER	non classé à 23 t	March 73S-BMW	Ecurie Vic Elford

Record du tour : Arturo MERZARIO 1'27"1 200,253 kmh (1e manche) **Moyenne du vainqueur :** 195,501 kmh



Coupe de l'Eifel

500 km du Nürburgring

1 & 2 septembre 1973 - 22,835 km

2 manches de 11 tours avec addition des temps

L'Alpine de Jabouille est à nouveau présente, tandis que Tim Schenken apparaît au volant d'une Chevron du Hire Racing et que Pianta conduit l'Abarth qu'il avait déjà pilotée à Pergusa.

Durant la 1^e séance d'essais, le joint de culasse du moteur d'Edwards rend l'âme et le Britannique doit se contenter du 8^e chrono.

Les choses rentrent dans l'ordre pour la seconde séance dominée sans partage par Arturo Merzario, qui réalise un incroyable 7'37"0, devançant Craft de 7"6 et son équipier Bell de 10"5. Edwards est 4^e.

Au début de la 1^e manche, les positions des quatre premiers restent celles des essais, mais Bell disparaît rapidement, suivi quelques tours plus tard par Craft. Merzario mène donc devant Edwards et Martin Raymond, très à l'aise avec sa Chevron. Finalement, Edwards se retire également, une bielle est passée à travers le bloc moteur de sa Lola. Mais le Britannique ne s'avoue pas vaincu et décide de louer un moteur au Red Rose Racing pour pouvoir disputer la seconde manche,

qui se court le lendemain. Merzario l'emporte après une chevauchée solitaire, améliorant ses chronos à chaque passage, sans aucune adversité.

Arturo s'impose à nouveau dans la 2^e manche, prenant dix secondes au tour à ses plus proches poursuivants.

Après Enna, il offre à Abarth une 2^e victoire consécutive. Craft termine second, alors qu'il était 11^e au 2^e tour, mais son abandon précédent ne lui permettra pas d'être classé. Derrière lui, Martin Raymond confirme et termine second à l'addition des temps, devant Schenken et Pianta. Décidément, ce championnat réussit assez bien aux remplaçants !

Du côté des Français, l'Alpine de Jabouille a connu de nouveaux problèmes de moteur et Andruet s'acheminait vers la 6^e place, avant de tomber en panne d'essence et d'être disqualifié pour avoir été poussé.

Dans le championnat des marques, Chevron passe devant Lola avec un point d'avance. Chez les pilotes, Craft conserve sa place de leader, menacé par Burton.



Chevauchée solitaire dans les 2 manches pour Merzario.

1^e manche :

1 Arturo MERZARIO	1h25'13"3
2 Martin RAYMOND	à 2'41"3
3 John BURTON	à 3'02"9
4 Tim SCHENKEN	à 3'14"6
5 Hervé BAYARD	à 4'53"8
6 Reinhold JÖST	à 5'09"0
7 Giorgio PIANTA	à 5'20"2
8 Peter SMITH	à 8'06"0
9 Javier JUNCADELLA	à 9'04"8
10 Ian GROB	à 1 tour

Autres pilotes classés :

Jim BUSBY	à 1 tour
Robin SMITH	à 1 tour
Werner CHRISTMANN	à 1 tour

Abarth-Osella PA1
Chevron B23-Smith FVC 1970
Chevron B23-Smith FVC 1970
Chevron B23-Smith FVC
Lola T292-BMW Schnitzer
Lola T292-BMW Schnitzer
Abarth-Osella PA1
Chevron B21-Smith FVC 1850
Chevron B23-Smith FVC
Chevron B23-Smith FVC

Lola T292-Richardson
Lola T212-Ford FVA
Porsche 914/6

essais	
Osella	1e 7'37"0
Martin Raymond	6e 7'52"0
Red Rose Racing	5e 7'49"7
Hire International Racing	9e 7'56"8
Ecurie Archambeaud	13e 8'02"6
Roland Heiler	12e 7'58"4
Osella	15e 8'07"8
Peter Smith	14e 8'06"7
Hire International Racing	22e 8'21"8
KVG Racing	25e 8'33"3

Team Lola	17e 8'20"1
Robin Smith	33e 8'55"6
Werner Christmann	37e 9'26"8

Abandons :

Chris SKEAPING	embrayage 11e t	Chevron B23-Smith FVC	Chris Skeaping	19e	8'21"0
Guy EDWARDS	pression huile 9e t	Lola T292-Richardson BDG	Team Lola	4e	7'48"9
Vic ELFORD	suspension AR 7e t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	10e	7'57"9
Chris CRAFT	bielle 7e tour	Lola T292-Broadspeed BDG	Crowne Racing Ltd	2e	7'44"6
Jean-Claude ANDRUET	suspension AV 6e t	Abarth-Osella PA1	Osella	23e	8'24"9
John LEPP	b. de vitesses 3e t	Chevron B23-Ford	Red Rose Racing	8e	7'56"3
Jean-Pierre JABOUILLE	tenue de route	Alpine-Renault A440	Société Alpine	11e	7'58"2
Jörg OBERMOSER	moteur 2e tour	GRD S73-BMW Schnitzer	Team Obermoser Eurorace	7e	7'52"7
Bert KUEHNE	abandon 2e tour	March 735-BMW	Colonial Racing	18e	8'20"9
Gabriele SERBLIN	b. de vitesses 2e t	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	20e	8'21"2
Derek BELL	moteur 1e tour	Abarth-Osella PA1	Osella	3e	7'47"5
John QUICK	tête-à-queue	Chevron B23-Ford	Ember Racing	26e	8'34"0

Autres pilotes au départ :

Helmut BROSS		Lola T290-Ford	Bross Racing	16e	8'14"8
Freddy GRAINAL		Lola T290-Ford	Freddy Grainal	21e	8'21"4
Fred STALDER		Lola T290-Ford	Fred Stalder	24e	8'29"5
Henk BOSMAN		Chevron B21-Ford	Henk Bosman	27e	8'44"3
Jörg ZABOROWSKI		Chevron B21-Ford	Jörg Zaborowski	28e	8'45"8
Christine BECKERS		Chevron B21-Ford	Christine Beckers	29e	8'46"2
Michel DUPONT		Chevron B23-Ford	Michel Dupont	30e	8'48"0
Norbert DOMBROWSKI		Lola T212-Ford	Norbert Dombrowski	31e	8'52"3
Brian JOSCELYNE		Lola T290-Ford	Dorset Racing Associates	32e	8'55"0
Heinz WECHSLER		Chevron B19-Ford FVC	Heinz Wechsler	34e	9'12"4
Olof WIJK		Astra RN1-Ford	Olof Wijk	35e	9'13"9
Bill NEEDHAM		Coldwell C14-Ford	Bill Needham	36e	9'23"3

Record du tour : Arturo MERZARIO 7'42"2 177,700 kmh **Moyenne du vainqueur :** 176,800 kmh

2e manche :

			grille	
1 Arturo MERZARIO	1h25'00"5	Abarth-Osella PA1	Osella	1e
2 Chris CRAFT	à 1'36"6	Lola T292-Broadspeed BDG	Crowne Racing Ltd	
3 Martin RAYMOND	à 2'12"7	Chevron B23-Smith FVC 1970	Martin Raymond	2e
4 Vic ELFORD	à 2'13"3	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	
5 John LEPP	11 tours	Chevron B23-Ford	Red Rose Racing	
6 Giorgio PIANTA	à 4'47"3	Abarth-Osella PA1	Osella	7e
7 Tim SCHENKEN	à 5'58"2	Chevron B23-Smith FVC	Hire International Racing	4e
8 Javier JUNCADELLA	à 6'25"1	Chevron B23-Smith FVC	Hire International Racing	9e
9 Peter SMITH	à 6'45"5	Chevron B21-Smith FVC 1850	Peter Smith	8e

Autres pilotes classés :

Ian GROB	11 tours	Chevron B23-Smith FVC	KVG Racing	10e
Chris SKEAPING		Chevron B23-Smith FVC	Chris Skeaping	
Jim BUSBY		Lola T292-Richardson	Team Lola	
Robin SMITH		Lola T212-Ford FVA	Robin Smith	
Werner CHRISTMANN		Porsche 914/6	Werner Christmann	

Abandons :

Jean-Claude ANDRUET	disqualifié 11e t	Abarth-Osella PA1	Osella	
Hervé BAYARD	moteur 5e tour	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	5e
John BURTON	joint culasse 5e t	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	3e
Guy EDWARDS	canalisat. essence 3e t	Lola T292-Ford FVC 1930	Team Lola	
Derek BELL	moteur 2e tour	Abarth-Osella PA1	Osella	
Reinhold JÖST	bielle	Lola T292-BMW Schnitzer	Roland Heiler	6e
Jean-Pierre JABOUILLE	soupape	Alpine-Renault A440	Société Alpine	

Record du tour : Arturo MERZARIO 7'39"7 178,800 kmh **Moyenne du vainqueur :** 177,300 kmh

Classement final :

1 Arturo MERZARIO	2h50'13"8	Abarth-Osella PA1	Osella
2 Martin RAYMOND	à 4'54"0	Chevron B23-Smith FVC 1970	Martin Raymond
3 Tim SCHENKEN	à 9'12"8	Chevron B23-Smith FVC	Hire International Racing
4 Giorgio PIANTA	à 10'07"5	Abarth-Osella PA1	Osella
5 Peter SMITH	à 14'51"5	Chevron B21-Smith FVC 1850	Peter Smith
6 Javier JUNCADELLA	à 15'29"9	Chevron B23-Smith FVC	Hire International Racing
7 Ian GROB	à 1 tour	Chevron B23-Smith FVC	KVG Racing
8 Chris SKEAPING		Chevron B23-Smith FVC	Chris Skeaping
9 Jim BUSBY		Lola T292-Richardson	Team Lola
10 Robin SMITH		Lola T212-Ford FVA	Robin Smith
11.			
12.			
13 Werner CHRISTMANN		Porsche 914/6	Werner Christmann

Non classés :

Vic ELFORD	non classé à 5 t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford
Chris CRAFT	non classé à 5 t	Lola T292-Broadspeed BDG	Crowne Racing Ltd
John LEPP	non classé à 9 t	Chevron B23-Ford	Red Rose Racing

Record du tour : Arturo MERZARIO 7'39"7 178,800 kmh (2e manche) **Moyenne du vainqueur :** 177,050 kmh



Zeltweg

16 septembre 1973 - Autriche - 5,911 km

2 manches de 30 tours avec addition des temps

Larrousse, Lafosse et Jabouille sont absents, retenus au Tour de France. Craft se montre le plus rapide aux essais, il devance d'un souffle Merzario et Serblin, tandis que Jörg Obermoser et Guy Edwards ne sont pas loin.

Le départ de la 1^{re} manche est donné lancé. Cela ne réussit pas à Serblin qui accélère trop tôt et est rapidement disqualifié. La sanction est sévère ! Merzario prend la tête, devant Edwards, Craft et Lepp, mais il doit abandonner rapidement, ainsi que Craft. Cela permet à Edwards de s'imposer devant Burton et Raymond qui confirme sa bonne forme.

Edwards prend le commandement de la 2^e manche, précédant Burton, Raymond et Quester. Serblin, parti en fond de grille après ses avatars de la 1^{re} manche, est déjà 7^e au 1^{er} passage.

A mi-distance, il se porte en tête, mais il ne constitue pas une menace au classement général. Edwards le laisse prudemment passer et s'achemine vers une facile victoire au classement cumulé, devant Raymond et Burton. Le dernier nommé en profitant pour prendre la tête du championnat pilotes devant Craft encore malchanceux.



Encore une victoire pour Guy Edwards. Celle-ci lui permet d'accéder à la 3^e place du championnat.

Serblin, sur March 73S, vainqueur de la 2^e manche après avoir été disqualifié pour départ trop rapide dans la 1^{re}.



1e manche :

				essais	
1	Guy EDWARDS	53'04''44	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Team Lola	5e 1'44''91
2	John BURTON	à 27''67	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	7e
3	Martin RAYMOND	à 27''99	Chevron B23-Smith FVC 1970	Martin Raymond	8e
4	Dieter QUESTER	à 30''92	Abarth-Osella PA1	Osella	9e
5	Jörg OBERMOSER	à 56''26	GRD S73-BMW Schnitzer	Team Obermoser Eurorace	4e 1'44''72
6	Toine HEZEMANS	à 59''38	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	13e
7	Alain PELTIER	à 1'33''15	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	12e
8	René HERZOG	à 1 tour	GRD S73-BMW Schnitzer	René Herzog	16e
9	Bert KUEHNE	à 1 tour	March 735-BMW	Colonial Racing	15e
10	Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Chevron B23-Ford FVC 1930	Hire International Racing	21e
11	Paul BLANCPAIN	à 1 tour	Chevron B23-Marti FVC	Paul Blancpain	14e
12	John LEPP	à 3 t (embrayage)	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	6e
13	Philipp GANTNER	à 4 tours	Lola T292-BMW	Roland Heiler	17e
14	Robin SMITH	à 5 t (tête à queue)	Lola T212-Ford FVA	Robin Smith	18e

Abandons et forfaits :

Pino PICA	moteur	Abarth-Osella PA1	Osella	10e
Christian MELVILLE	non classé à 14 t	Abarth-Osella PA1	Christian Melville	19e
José M. JUNCADELLA	accélérateur	Chevron B23-Smith FVC 1970	Hire International Racing	20e
Vic ELFORD	ratés moteur 6e t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	11e
Chris CRAFT	moteur	Lola T292-Cosworth BDG	Crowne Racing Ltd	1e 1'44''08
Arturo MERZARIO	moteur	Abarth-Osella PA1	Osella	2e 1'44''23
Gabriele SERBLIN	drapeau noir 2e t	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	3e 1'44''35

Record du tour : Guy EDWARDS 1'44''35 204,040 kmh

2e manche :

				grille	
1	Gabriele SERBLIN	53'03''31	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	
2	Guy EDWARDS	à 4''15	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Team Lola	1e
3	Martin RAYMOND	à 9''18	Chevron B23-Smith FVC 1970	Martin Raymond	3e
4	John BURTON	à 16''70	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	2e
5	Jörg OBERMOSER	à 17''94	GRD S73-BMW Schnitzer	Team Obermoser Eurorace	5e
6	Dieter QUESTER	à 18''18	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	4e
7	John LEPP	à 18''39	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	12e
8	Toine HEZEMANS	à 41''46	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	6e
9	Vic ELFORD	à 42''12	March 735-BMW Schnitzer	Ecurie Vic Elford	
10	René HERZOG	à 1 tour	GRD S73-BMW	René Herzog	8e
11	Bert KUEHNE	à 1 tour	March 735-BMW	Colonial Racing	9e
12	Paul BLANCPAIN	à 1 tour	Chevron B23-Marti FVC	Paul Blancpain	11e
13	Philipp GANTNER	à 2 tours	Lola T292-BMW	Roland Heiler	13e
14	Christian MELVILLE	à 3 tours	Abarth-Osella PA1	Christian Melville	
15	Jorge de BAGRATION	à 4 tours	Chevron B23-Ford FVC 1930	Hire International Racing	10e

Abandons :

Alain PELTIER	alimentation 9e t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford	7e
Robin SMITH	pompe à essence	Lola T212-Ford FVA	Robin Smith	14e

Record du tour : Gabriele SERBLIN 1'44''49 203,830 kmh

Classement final :

1	Guy EDWARDS	1h46'11''90	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Team Lola
2	Martin RAYMOND	à 33''02	Chevron B23-Smith FVC 1970	Martin Raymond
3	John BURTON	à 40''22	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing
4	Dieter QUESTER	à 45''94	Abarth-Osella PA1	Osella
5	Jörg OBERMOSER	à 1'10''05	GRD S73-BMW Schnitzer	Team Obermoser Eurorace
6	Toine HEZEMANS	à 1'36''69	March 735-BMW	Trivellato Racing Team
7	René HERZOG	à 2 tours	GRD S73-BMW Schnitzer	René Herzog
8	Bert KUEHNE	à 2 tours	March 735-BMW	Colonial Racing
9	Paul BLANCPAIN	à 2 tours	Chevron B23-Marti FVC	Paul Blancpain
10	John LEPP	à 3 tours	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing
11	Jorge de BAGRATION	à 5 tours	Chevron B23-Ford FVC 1930	Hire International Racing
12	Philipp GANTNER	à 6 tours	Lola T292-BMW	Roland Heiler

Non classés :

Christian MELVILLE	non classé à 17 t	Abarth-Osella PA1	Christian Melville
Alain PELTIER	non classé à 22 t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford
Vic ELFORD	non classé à 25 t	March 735-BMW	Ecurie Vic Elford
Gabriele SERBLIN	non classé à 29 t	March 735-BMW	Trivellato Racing Team

Record du tour : Guy EDWARDS 1'44''35 204,040 kmh (1e manche)



400 km de Barcelone

14 octobre 1973 - Montjuich - 3,791 km

2 manches de 53 tours avec addition des temps

Chevron et Lola peuvent encore s'imposer au championnat des marques. La Lola est plus performante, elle est la favorite logique. Mais on se rappelle que par deux fois, en 1970 et 1972, cette marque a perdu des championnats qui lui paraissaient acquis. Sans remonter si loin, il suffit de regarder les résultats de la récente course du Nürburgring où la meilleure Lola termine 9^e, pour penser que tout peut encore arriver.

Du côté des pilotes, Edwards, Craft et Burton sont encore en lice pour le titre. Remarquons en passant que les deux marques et les trois pilotes sont tous britanniques, alors que depuis quatre ans seules deux courses se sont déroulées au Royaume-Uni. Paradoxe !

Aux essais, Craft et Edwards s'emparent des deux meilleures places, précédant Larrousse et Burton. Les trois prétendants au titre sont groupés et Lola est devant Chevron comme prévu. Merzario n'est que 16^e après avoir grillé le joint de culasse de son Abarth.

Mais ses déboires ne sont pas finis, en effet, alors que le premier départ est sur le point d'être donné, son moteur prend feu. Des commissaires zélés le couvrent de neige carbonique et tandis que ses adversaires s'élancent, le pauvre Arturo en est encore à brosser sa combinaison ! Edwards s'empare du commandement devant ses challengers Craft et Burton, suivis par Serblin et

Larrousse. Au 10^e tour, Merzario est déjà 9^e, tandis que le moteur Tecno de Mohr explose, parsemant la piste de divers débris.

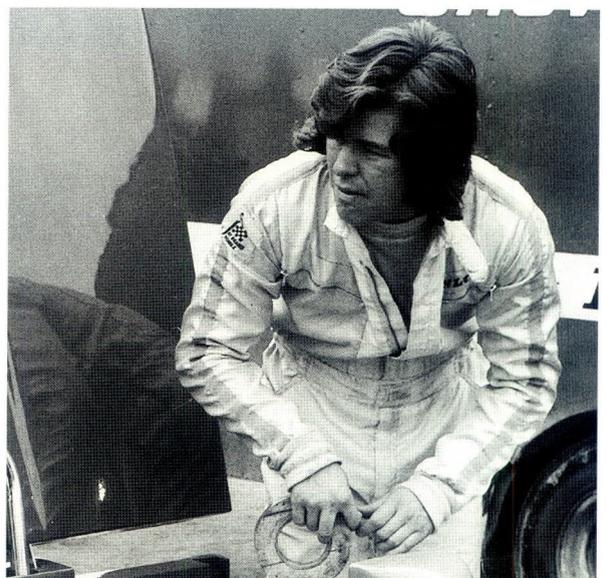
Au 17^e tour, c'est le BDG d'Edwards qui rend l'âme. Il n'y a donc plus que deux postulants au titre pilotes. Craft est donc en tête devant Serblin qui a distancé Burton. Après les abandons de Merzario et Serblin, Craft s'impose devant Larrousse auteur d'une belle remontée après un mauvais départ, tandis que Burton, 4^e, est relégué à un tour.

Larrousse prend la tête de la 2^e manche devant Craft. Au 15^e tour, Burton est 3^e et met la pression à Craft qui, lui-même, s'attaque à Larrousse. Mais au 31^e tour, Burton abandonne et Craft n'a plus qu'à suivre le leader pour assurer son titre.

Pourtant le Britannique a décidé de gagner la course et il prend tous les risques. Son duel avec Larrousse est si intense qu'il nous rappelle l'affrontement Redman / Bonnier à Spa en 1970 ! Vers le 45^e tour, il manque de se faire sortir par un attardé et il décide enfin de se calmer pour conserver sa place de second, qui lui assure le titre de champion d'Europe, ainsi qu'à Lola.

Ce n'est que justice pour cet excellent pilote que la malchance avait fait surnommer le "Chris Amon du 2 litres". Mais pour une fois, ce sont ses deux adversaires qui ont connu des problèmes !

Après un ultime baroud, Craft s'est résigné à finir derrière Larrousse pour assurer le titre final. Un objectif qu'il poursuivait depuis la première saison.



1e manche :

				essais	
1	Chris CRAFT	1h21'38"8	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Crowne Racing Ltd	1e 1'29"4
2	Gérard LARROUSSE	� 6"2	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	3e 1'30"9
3	Javier JUNCADELLA	� 1'00"0	March 735-BMW Trivellato	Trivellato Racing Team	8e 1'31"7
4	John BURTON	� 1 tour	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	4e 1'31"1
5	Martin RAYMOND	� 1 tour	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Martin Raymond	10e 1'32"8
6	Jorge de BAGRATION	� 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1970	Hire International Racing	12e 1'33"9
7	José M. JUNCADELLA	� 2 tours	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Hire International Racing	11e 1'32"9
8	Carlos GASPAR	� 3 t (b. de vitesses)	Lola T292-Mader FVC 1900	Team BIP	9e 1'32"6
9	Jorge PLA	� 3 tours	Lola T290-Ford FVC 1900	Escuderia Tibidabo	20e 1'35"8
10	Christian MELVILLE	� 4 tours	Abarth-Osella PA1	Christian Melville	19e 1'35"7
11	Gabriele SERBLIN	� 5 tours (freins)	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	7e 1'31"3
12	Emilio ZAPICO	� 5 t (fuite d'essence)	Chevron B21/23-Richardson FVC 1900	Promoto Racing	17e 1'35"0
13	Rafael BARRIOS	à 6 tours	Chevron B19/21-Richardson FVC1900	Promoto Racing	22e 1'36"6
14	Jorge PINHOL		Lola T292-Mader FVC 1900	Team BIP	15e 1'34"8
15	Juan FERNANDEZ	à 10 tours (freins)	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	13e 1'34"2
16	Hervé BAYARD	à 10 tours (moteur)	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	21e 1'35"9
17	José Maria de URIARTE	à 14 tours	Chevron B21/23-Richardson FVC 1900	Promoto Racing	23e 1'37"0

Abandons, non qualifiés et forfaits :

Paco TORREDEMER	joint de culasse	Abarth-Osella PA1	Escuderia Tibidabo	25e 1'40"1
Pino PICA	accident 22e tour	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	6e 1'31"1
Freddy GRAINAL*	�lectric. / alimentat.	Lola T290-Ford FVC	Van Hool Racing	24e 1'39"6
Guy EDWARDS	arbre à cames 17e t	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Team Lola	2e 1'29"8
J�rg OBERMOSER	disqualifié 16e t	GRD S73-BMW Schnitzer	Team Obermoser Eurorace	5e 1'31"1
Arturio MERZARIO	pression d'huile 16e t	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	16e 1'34"9
Manfred MOHR	moteur 13e tour	AMS 273-Tecno P82	AMS Corse	14e 1'34"7
Tony GOODWIN	�crou de roue	Chevron B21/23-Ford FVC 1900	Ember Racing	18e 1'35"7
John LEPP	demi-arbre 6e tour	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	26e 1'40"4
Tony BIRCHENHOUGH	non qualifié	Lola T290-Ford FVC	Dorset Racing Associates	27e 1'40"5
Luciano OTTERO	non qualifié	Abarth-Osella SE021/22	Abarth-Osella	28e 1'42"6
Roger HEAVENS	forfait	Lola T294	Roger Heavens Racing	pas de temps
"GIANFRANCO"	forfait	Abarth-Osella	Scuderia Brescia Corse	pas de temps
Franco BERRUTO	forfait	FIAT-Abarth 2000	Scuderia Brescia Corse	pas de temps
Claude HALDI	forfait	Porsche 911	Porsche Club Romand	pas de temps

*utilise un moteur RES BDA 2000 aux essais et un Ford FVC en course.

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'29"8 154,913 kmh **Moyenne du vainqueur :** 147,640 kmh**2e manche :**

				grille	
1	Gérard LARROUSSE	1h21'26"9	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud	2e
2	Chris CRAFT	� 12"3	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Crowne Racing Ltd	1e
3	Martin RAYMOND	� 2 tours	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Martin Raymond	4e
4	Jorge de BAGRATION	� 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1970	Hire International Racing	6e
5	José M. JUNCADELLA	� 2 tours	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Hire International Racing	7e
6	Juan FERNANDEZ	� 3 tours	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella	15e
7	Christian MELVILLE	� 3 tours	Abarth-Osella PA1	Christian Melville	10e
8	José Maria de URIARTE	� 4 tours	Chevron B21/23-Richardson FVC 1900	Promoto Racing	17e
9	Freddy GRAINAL	� 7 tours	Lola T290-Ford FVC	Van Hool Racing	
10	Tony BIRCHENHOUGH	� 7 tours	Lola T290-Ford	Dorset Racing Associates	

Abandons et forfaits :

Carlos GASPAR	crevaison 37e tour	Lola T292-Mader FVC 1900	Team BIP	8e
Jorge PLA	courroie distrib. 37e t	Lola T290-Ford FVC 1900	Escuderia Tibidabo	9e
John BURTON	pompe � huile 31e t	Chevron B23-Smith FVC 1970	Red Rose Racing	4e
Gabriele SERBLIN	moteur 30e tour	March 735-BMW	Trivellato Racing Team	11e
Javier JUNCADELLA	refroidissement 15e t	March 735-BMW Trivellato	Trivellato Racing Team	3e
Jorge PINHOL	accident	Lola T292-Mader FVC 1900	Team BIP	14e
Emilio ZAPICO	forfait (pas réparé)	Chevron B21/23-Richardson FVC 1900	Promoto Racing	12e
Rafael BARRIOS	forfait	Chevron B19/21-Richardson FVC 1900	Promoto Racing	13e

Record du tour : non communiqué **Moyenne du vainqueur :** 148,00 kmh**Classement final :**

1	Gérard LARROUSSE	2h43'11"9	Lola T292-BMW Schnitzer	Ecurie Archambeaud
2	Chris CRAFT	� 6"1	Lola T292-Cosworth BDG 1975	Crowne Racing Ltd
3	Martin RAYMOND	à 3 tours	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Martin Raymond
4	Jorge de BAGRATION	à 4 tours	Chevron B23-Smith FVC 1970	Hire International Racing
5	José M. JUNCADELLA	à 4 tours	Chevron B21/23-Smith FVC 1970	Hire International Racing
6	Christian MELVILLE	à 7 tours	Abarth-Osella PA1	Christian Melville
7	Juan FERNANDEZ	à 13 tours	Abarth-Osella PA1	Abarth-Osella
8	José Maria de URIARTE	à 18 tours	Chevron B21/23-Richardson FVC 1900	Promoto Racing

Non classés :

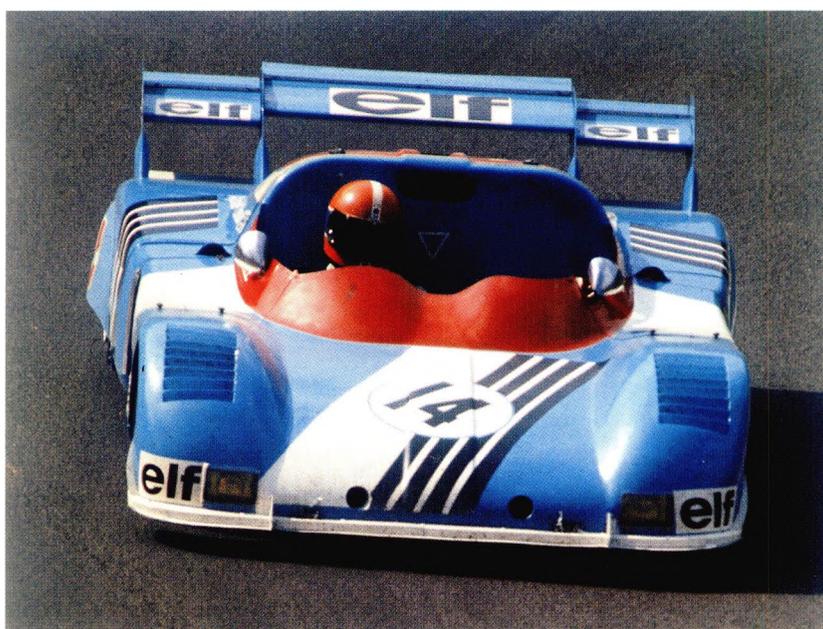
Freddy GRAINAL	non classé	Lola T290-Ford FVC	Van Hool Racing
Carlos GASPAR	non classé à 19 t	Lola T292-Mader FVC 1900	Ecurie Bonnier
Jorge PLA	non classé à 20 t	Lola T290-Ford FVC 1900	Escuderia Tibidabo

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'29"8 154,913 kmh (1e manche) **Moyenne du vainqueur :** 147,730 kmh



Vic Elford, associé à Claude Swietlik, présentait une écurie alignant des March.

La saison 73 aura été une saison de rodage pour l'Alpine A440. Mais les ambitions sont clairement affichées pour l'avenir.



Bilan de la saison

Une fois de plus, la saison a été très disputée et les deux titres se sont joués dans la toute dernière manche. De nouvelles marques se sont investies dans cette discipline, parmi lesquelles deux grands noms du sport automobile : March et Alpine. Il est prévu que la marque française dispute l'an prochain l'intégralité du championnat et ceci constitue un événement majeur.

En effet, derrière Alpine il y a Renault et c'est la première fois qu'un grand constructeur s'intéresse officiellement aux prototypes 2 litres, discipline où ne s'affrontaient jusqu'à présent que des artisans. Cette perspective effraie quelque peu les habitués protagonistes, mais elle est également une preuve que ce championnat a enfin trouvé sa place.

1973 Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres		1 / Paul Ricard	2 / Misano	3 / Imola	4 / Clermont- Ferrand	5 / Enna- Pergusa	6 / Nurburgring	7 / Zeltweg	8 / Montjuich	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Lola		12	20	20	20	(10)	(2)	20	20	124	112
2. Chevron		20	15	15	12	(8)	15	15	(12)	112	92
3. Abarth-Osella			12	12	(2)	20	20	10	6	82	80
4. March		10	10	8	6	15		6		55	55
5. GRD				10				8		18	18
6. AMS				2						2	2

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque.
Seuls les 6 meilleurs résultats sont retenus.

1973 Classement général de la Coupe des conducteurs de voitures de moins de 2 litres		1 / Paul Ricard	2 / Misano	3 / Imola	4 / Clermont- Ferrand	5 / Enna-Pergusa	6 / Nurburgring	7 / Zeltweg	8 / Montjuich	TOTAL
1. Chris CRAFT	GB		20	20	15				15	70
2. John BURTON	GB	15		15	12	8		12		62
3. Guy EDWARDS	GB		4		20	10		20		54
4. Martin RAYMOND	GB						15	15	12	42
5. John LEPP	GB	20	15					1		36
6. Dieter QUESTER	A		12					10		22
7. Toine HEZEMANS	NL					15		6		21
Fred STALDER	F	6	6		8	1				21
9. Vittorio BRAMBILLA	I					20				20
Arturo MERZARIO	I						20			20
Gérard LARROUSSE	F								20	20
12. José Maria JUNCADELLA	E		8						8	16
Giorgio PIANTA	I					6	10			16
14. Jean-Claude ANDRUET	F				2	12				14
15. Jacques HENRY	F	12								12
Henri PESCAROLO	F			12						12
Jorge de BAGRATION	E					2			10	12
Tim SCHENKEN	AUS						12			12
19. Gabriele SERBLIN	I	10								10
Mauro NESTI	I		10							10
Dave WALKER	AUS			10						10
Carlos Santos	P				10					10
23. Mauricio MARCOTULLI	YV	8								8
Cosimo TURIZIO	I			8						8
Jean-Louis LAFOSSE	F				4	4				8
Peter SMITH	GB						8			8
Jörg OBERMOSER	D							8		8
28. Bert KUEHNE	CDN			4				3		7
29. "GIANFRANCO"	I			6						6
Alain PELTIER	B				6					6
Javier JUNCADELLA	E						6			6
Christian MELVILLE	B								6	6
33. Rolf SKOGHAG	S	4								4
Ian GROB	GB						4			4
René HERZOG	CH							4		4
Juan FERNANDEZ	E								4	4
37. Franco PILONE	I			3						3
Roger DUBOS	F				3					3
Jim BUSBY	USA				1		2			3
Piero MONTICONE	I					3				3
Chris SKEAPING	GB						3			3
José Maria de URIARTE	E								3	3
43. Manfred MOHR	D			2						2
Paul BLANCPAIN	CH							2		2
45. Roger HEAVENS	GB			1						1
Robin SMITH	GB						1			1

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place.

Saison 1974

Règlement

Le championnat 1974 est réservé aux voitures Sport Groupe 5 et GT Groupe 4 dans la mesure où ces dernières pourraient se qualifier dans les minima de chronos imposés.

Pour les Groupe 5, le poids minimum est de 575 kg avec eau et huile mais sans carburant. Le réservoir ne doit pas dépasser 100 litres.

La distance des épreuves doit être comprise entre 250 et 600 km. Deux pilotes sont obligatoires au-dessus de 300 km ou 2 heures, sauf si la course se déroule en deux manches chacune inférieure aux distances ci-dessus et séparées d'au moins une heure.

Un pilote qui conduit deux voitures différentes ne marque pas de points. Deux pilotes qui se relaient au volant d'une même voiture marquent chacun la totalité des points s'ils ont couvert chacun au moins 30% de la distance.

Forces en présence

● **Abarth-Osella PA2** : 4 cylindres 1981cc à 2 ACT, injection Kugelfischer, 275ch à 9000 tr/mn. La coque est celle de la PA1 mais l'empattement a été rallongé de 15 cm pour une meilleure tenue en courbe. La carrosserie est nouvelle, le poids est de 577 kg, soit dix de moins que la PA1.

Les pilotes de base seront Craft et Lafosse, aidés parfois par Vittorio Brambilla et l'inamovible Merzario. La marque italienne est favorite. Son équipe technique et ses pilotes possèdent une parfaite connaissance de ce championnat.

● **Alpine-Renault A441** : V6 en fonte 24 soupapes, 2 fois 2 ACT, 1997cc, 285ch à 9800 tr/mn. Le moteur est porteur contrairement à la A440, le châssis est tubulaire et rigidifié par des panneaux de tôle rivetés ainsi que par le moteur. La carrosserie a été retouchée aérodynamiquement par rapport à la A440.

Les pilotes seront Jabouille et Serpaggi. L'écurie Archambeaud, dirigée par Jean Sage, engagera une A441 pour Larrousse et une A440 tour à tour pour Marie-Claude Beaumont,

Darniche ou Cudini. Cette saison est d'une importance capitale pour Renault. En effet, de sa réussite ou de son échec va dépendre l'implication de la marque en championnat mondial l'an prochain.

● **AMS 274** : suite à ses déboires de l'an passé avec le flat 8 Tecno, l'équipe italienne utilisera un Ford. Le pilote reste Manfred Mohr.

● **Chevron B26** : monocoque sur laquelle sont greffées les suspensions de la F2 - peu de changements par rapport à la B23 à part des modifications aérodynamiques.

Deux voitures seront engagées pour Lepp et Barrios.

● **GRAC MT20** : coque alu et bâti arrière tubulaire - 530kg - peut recevoir le moteur Chrysler ROC.

● **Lola T294** : peu de modifications par rapport à la T292 à part quelques retouches aérodynamiques - 575 kg.

Pas de voiture officielle, mais Martin Raymond bénéficie du soutien de l'usine et utilisera un moteur Ford, tout comme Javier Juncadella sur la voiture de Roger Heavens. L'équipe ROC engage deux châssis à moteur Chrysler pour Stalder et Servanin. Développé par Hans Funda, ce moteur français est donné pour 280ch. Enfin le team Trivellato fera confiance au moteur BMW.

● **March 745** : peu de changements par rapport à la 73S, mis à part la géométrie des suspensions et quelques retouches aérodynamiques. Le moteur reste le BMW F2 de 278ch à 9600 tr/mn. L'usine sera présente avec un châssis pour Ragnotti.

● **TOJ SS02** : il s'agit en fait des anciennes GRD S73 modifiées par Obermoser : empattement allongé, roues élargies, suspensions et porte-moyeux modifiés, carrosserie redessinée, refroidissement du moteur BMW revu.

Les pilotes en seront le patron de l'équipe et Dave Walker.



Trophée Paul Ricard

7 avril 1974 - Le Castellet - France

68 tours de 3,300 km

Les organisateurs ont habilement basé leur publicité sur le duel bleu/rouge Alpine contre Abarth, dont les couleurs sont identiques au duel Matra/Ferrari à l'échelon supérieur.

Jabouille pilote la seule Alpine d'usine présente, tandis que Cudini est l'heureux élu sur celle de l'écurie Archambeaud.

Plusieurs pilotes connaissent quelques soucis dès les essais du samedi matin : tenue de route pour Larrousse qui a préféré l'ancienne A440 à la nouvelle A441, joint de culasse pour Ragnotti qui n'a plus qu'un seul BMW pour la course, déjantages pour les Firestone des trois Abarth officielles.

Pour cette raison, Craft et Lafosse ne peuvent participer aux essais de l'après-midi. Durant cette seconde séance, Dave Walker perd le capot de sa TOJ et heurte le rail dans la ligne droite. La voiture ne pourra pas être réparée pour la course. Sur la pré-grille, le moteur de Jabouille, noyé, refuse de démarrer, lui faisant perdre un tour dès le départ, avant de le contraindre à un long arrêt. Quant à Brambilla, il voit son embrayage céder sur la grille. Le premier tour est fatal à Juncadella et Obermoser, le premier ayant percuté la TOJ du

second à Méjannes. Pendant ce temps, Cudini mène devant Larrousse, Ragnotti et Lafosse. Ce dernier est d'abord ralenti par sa commande de boîte cassée, avant que sa pression d'essence ne l'oblige à abandonner. Craft disparaît peu après, une fuite d'eau ayant été fatale à son joint de culasse. Il n'y a donc plus d'Abarth officielle en course.

En tête, Cudini a laissé sa place à Larrousse suite à des consignes d'équipe, mais au 28^e tour, l'ordre s'inverse à nouveau car Larrousse connaît des problèmes de pompe à essence qui l'obligent par la suite à stopper pour tenter une réparation, sans succès.

Ragnotti accède ainsi à la seconde place, mais ne sera jamais en position d'inquiéter le leader, d'autant qu'il termine à la limite de la panne d'essence.

John Lepp, vainqueur l'an passé, complète le podium avec la nouvelle Chevron B26. Christian Melville sauve l'honneur d'Abarth en accédant à la 7^e place avec sa PA1 de 1973. Il précède Jabouille malchanceux au départ et Martin Raymond retardé par un câble d'accélérateur cassé sur sa Lola.

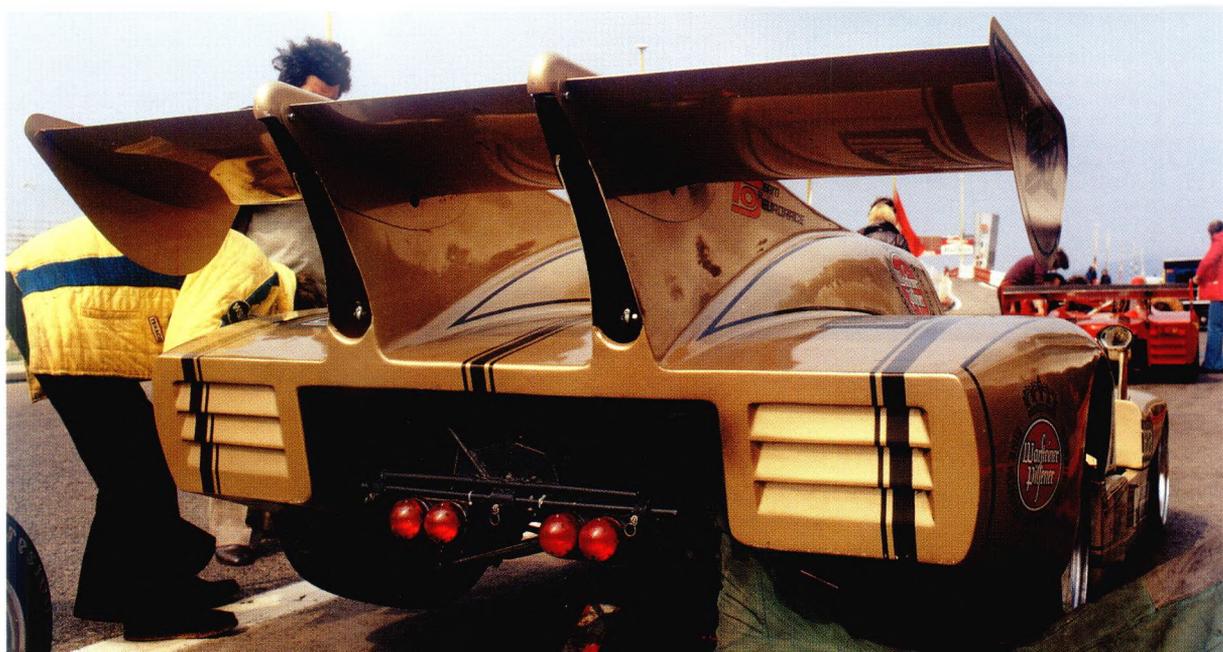
Classement		essais	
1 Alain CUDINI	1h28'53''9	Alpine-Renault A441	Ecurie Archambeaud 2e 1'15''1
2 Jean RAGNOTTI	à 56''0	March 74S-BMW	March Engineering 5e 1'17''0
3 John LEPP	à 1 tour	Chevron B26-Hart BDA 2000	Derek Buller-Sinfield 7e 1'18''0
4 Rafael BARRIOS	à 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1970	Forge Mills Racing 14e 1'19''0
5 Frank SYTNER	à 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1930	Forge Mills Racing 13e 1'18''9
6 Ian GROB	à 3 tours	Chevron B23-Smith FVC 1930	KVG Racing 15e 1'19''4
7 Christian MELVILLE	à 4 tours	Abarth-Osella PA1	Christian Melville 21e
8 Jean-Pierre JABOUILLE	à 5 tours	Alpine-Renault A441	Société Alpine 1e 1'14''7
9 Martin RAYMOND	à 7 tours	Lola T294-Smith FVD 1970	Martin Raymond 6e 1'18''0
10 Jimmy MIEUSSET	à 10 tours(court circuit)	Chevron B23-BMW Funda	Jimmy Mieusset 17e 1'20''6
11 Philipp GANTNER	à 13 tours	Lola T292-BMW Schnitzer	Roland Heiler 18e 1'21''0
12 Jorge de BAGRATION	à 18 tours	Abarth-Osella PA2	Escuderia Montjuich 11e 1'18''5
13 François SERVANIN	à 18 tours	Lola T290-Ford	François Servanin 22e
14 Gérard LARROUSSE	à 30 t (pompe ess.)	Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud 4e 1'15''6
15 Jean-Louis LAFOSSE	à 30 t (pression ess.)	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella 9e 1'18''1
16 Chris CRAFT	à 49 t (joint culasse)	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella 12e 1'18''7
17 Emilio ZAPICO	à 52 tours	March 74S-Richardson 1970	Paulenco Racing Ltd 20e 1'21''4
Non classés			
Pedro de LAMARE	demi-arbre 9e tour	March 74S-BMW	Pedro de Lamare 19e 1'21''0
Vittorio BRAMBILLA	embrayage 3e tour	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella 3e 1'15''3
Javier JUNCADILLA	suites collision 2e t	Lola T294-Ford	Roger Heavens Racing 10e 1'18''1
Jörg OBERMOSER	collis. Juncadella 1e t	TOJ S502-BMW Schnitzer	Obermoser Racing 8e 1'18''1
Non partants			
Dave WALKER	forfait (accid. essais)	TOJ S502-BMW Schnitzer	Obermoser Racing 16e 1'20''1
Arturo MERZARIO	forfait	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella
Martin BIRrane	forfait	Lola-Tecno	
Max MAMERS	forfait	GRAC MT20 - Simca JRD	
Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'15''8 155,007 kmh			



En haut : Tout au long de la saison, c'est Jean Ragnotti qui fournira la réplique la plus régulière aux Alpine. Cette écurie a été mise sur pied par le Baron Lejeune (en blouson rouge à gauche) pour continuer à faire courir Ragnotti qu'il avait déjà soutenu la saison précédente en F3.

A droite : L'Alpine A441 restera invaincue tout au long de la saison et les pilotes se partageront les lauriers.

En bas : Les TOJ SS02 ont été construites par l'équipe de Jörg Obermoser à partir des GRD utilisées en 1973. L'aérodynamisme a fait l'objet de soins particuliers.





En haut : Auteur du 3^e temps aux essais, Brambilla ne fera que quelques mètres, son embrayage rendant l'âme sur la grille de départ.

Au milieu : Déjà très rapide avec le 2^e temps aux essais, Alain Cudini, qui avait d'abord laissé sa place en tête à son chef d'équipe Gérard Larousse, recueille une victoire largement méritée.

En bas : Martin Raymond classera la première Lola au 9^e rang.





300 kilomètres d'Auvergne

23 juin 1974 - Clermont-Ferrand - France

32 tours de 8,055 km

Les essais sont dominés à nouveau par les Alpine, Jabouille étant devancé par Larrousse, dont la A441 présente un nouveau capot avant, un nouveau cockpit et des radiateurs d'huile déplacés depuis l'avant vers les côtés. Quant à Serpaggi, son chrono est égalé par le surprenant Dave Walker sur la TOJ-BMW.

Pour l'occasion, l'Alpine A440 Archambeaud a été confiée à Marie-Claude Charmasson, plus connue sous le pseudonyme "Beaumont". Mais la charmante française avoue manquer encore d'entraînement pour maîtriser parfaitement une telle voiture.

Il a plu avant la course, mais seul Craft opte pour des pneus mixtes. Au départ, Jabouille s'empare du commandement. Il n'ira pas bien loin, son moteur rend l'âme à Gravenoire. Celui de Marie-Claude Beaumont ne durera que quelques kilomètres de plus. Chaudes alertes pour Alpine qui vient de perdre la moitié de ses effectifs !

Le pari de Craft a échoué. Avec ses pneus mixtes, il sombre dans les profondeurs du classement, avant de heurter les glissières. Larrousse et Serpaggi mènent la danse, mais ils sont rattrapés par Derek Bell et son Abarth.

Au 7^e tour, l'Anglais passe Serpaggi et revient ensuite dans les roues de Larrousse. Celui-ci tente de résister mais ses freins sont fatigués et il

effectue un tête-à-queue puis heurte les grillages. Il repart, mais Bell s'échappe en tête et son avance culminera à plus de 25".

L'affaire semble entendue, mais au 22^e tour, la boîte de vitesses de l'Abarth rend l'âme et Larrousse retrouve sa position de leader devant Serpaggi, en difficulté lui aussi avec sa boîte.

Les deux Alpine rallient néanmoins l'arrivée dans cet ordre, non sans avoir ravitaillé, malgré la réduction de la durée de l'épreuve.

John Lepp, 10^e au premier tour, s'est hissé à la 3^e place, après avoir eu maille à partir avec Lafosse. Les deux hommes se sont touchés à plusieurs reprises et Lafosse prétend que l'Anglais l'a carrément sorti. Celui-ci répond qu'il n'a fait que lui rendre la monnaie de sa pièce et que la prochaine fois, "il le tuera" ! Bonjour l'ambiance. Stalder est 4^e et pas peu fier d'avoir battu les Lola-Ford avec son moteur ROC. Manfred Mohr se classe excellent 7^e avec son AMS. Derek Bell sauve l'honneur d'Abarth en s'attribuant le meilleur tour en course, établissant un chrono qui ne sera jamais plus battu par aucun prototype.

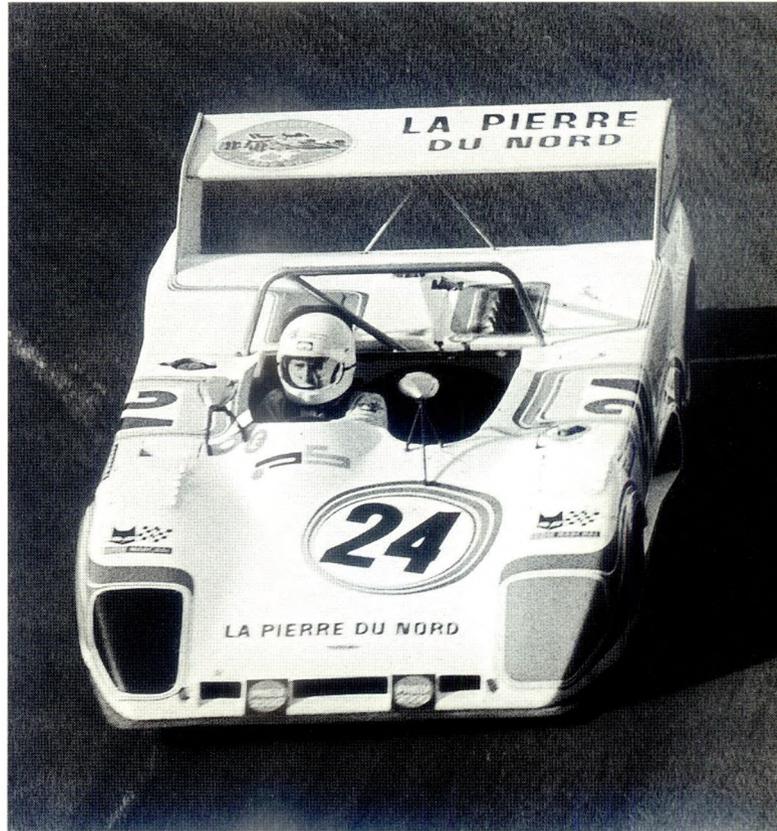
L'AMS de Manfred Mohr (qui a renoncé au moteur Tecno pour un Ford BDG préparé par Novamotor) se fraye un chemin dans les stands.





Au-dessus : Alain Serpaggi est venu épauler Jabouille sur la deuxième A441 alignée par Alpine. Venu de la F3, il s'adapte vite et bien. Il saura en plus faire preuve d'une régularité qui lui vaudra le titre en fin de saison.

A droite : course remarquable pour Fred Stalder dont la Lola T294 est équipée d'un moteur sur base Chrysler 180 préparé par le Suisse Funda selon ses directives.



Classement

1 Gérard LARROUSSE	1h41'49"0
2 Alain SERPAGGI	à 48"5
3 John LEPP	à 55"0
4 Fred STALDER	à 55"5
5 Javier JUNCADELLA	à 56"4
6 Martin RAYMOND	à 59"3
7 Manfred MOHR	à 2'56"3
8 Jörg OBERMOSER	à 1 tour
9 Ian GROB	à 2 tours
10 Pedro de LAMARE	à 2 tours
11 Christian MELVILLE	à 2 tours
12 "GIANFRANCO"	à 3 tours
13 John SHELDON	à 3 tours

Non classés

Max MAMERS	non classé à 4 t
Jorge de BAGRATION	moteur 28e tour
Dave WALKER	b. de vitesses 24e t
Derek BELL	surchauffe 23e t
Rafael BARRIOS	collision Juncadella 16e t
Jean-Louis LAFOSSE	collision Lepp 16e t
Chris CRAFT	touchette 16e tour
Jean RAGNOTTI	arbre à cames 15e t
François SERVANIN	moteur 13e tour
Robin SMITH	sortie de piste 12e t
Marie-Claude BEAUMONT	soupape 1e tour
Jean-Pierre JABOUILLE	ressort soupape 1e tour

Non partants

Martin BIRRANE	suppléant
José Maria de URIARTE*	suppléant
John SABOURIN	non qualifié
José Maria de URIARTE*	non qualifié
Jimmy MIEUSSET	forfait (moteur)

*Victime d'ennuis d'alimentation sur sa Lola, J.M. de Uriarte continue les essais avec la March de J. Sabourin.

Record du tour : Derek BELL 3'05"3 156,661 kmh **Moyenne du vainqueur :** 151,896 kmh

Alpine-Renault A441
Alpine-Renault A441
Chevron B26-Hart BDA
Lola T294-Funda ROC
Lola T294-Ford FVD
Lola T292-Smith FVC
AMS 274-Novamotor BDG
TOJ SS02-BMW Schnitzer
Chevron B23-Smith BDG
March 745-BMW
Abarth-Osella PA1
Abarth-Osella PA2
March 745-Richardson FVC

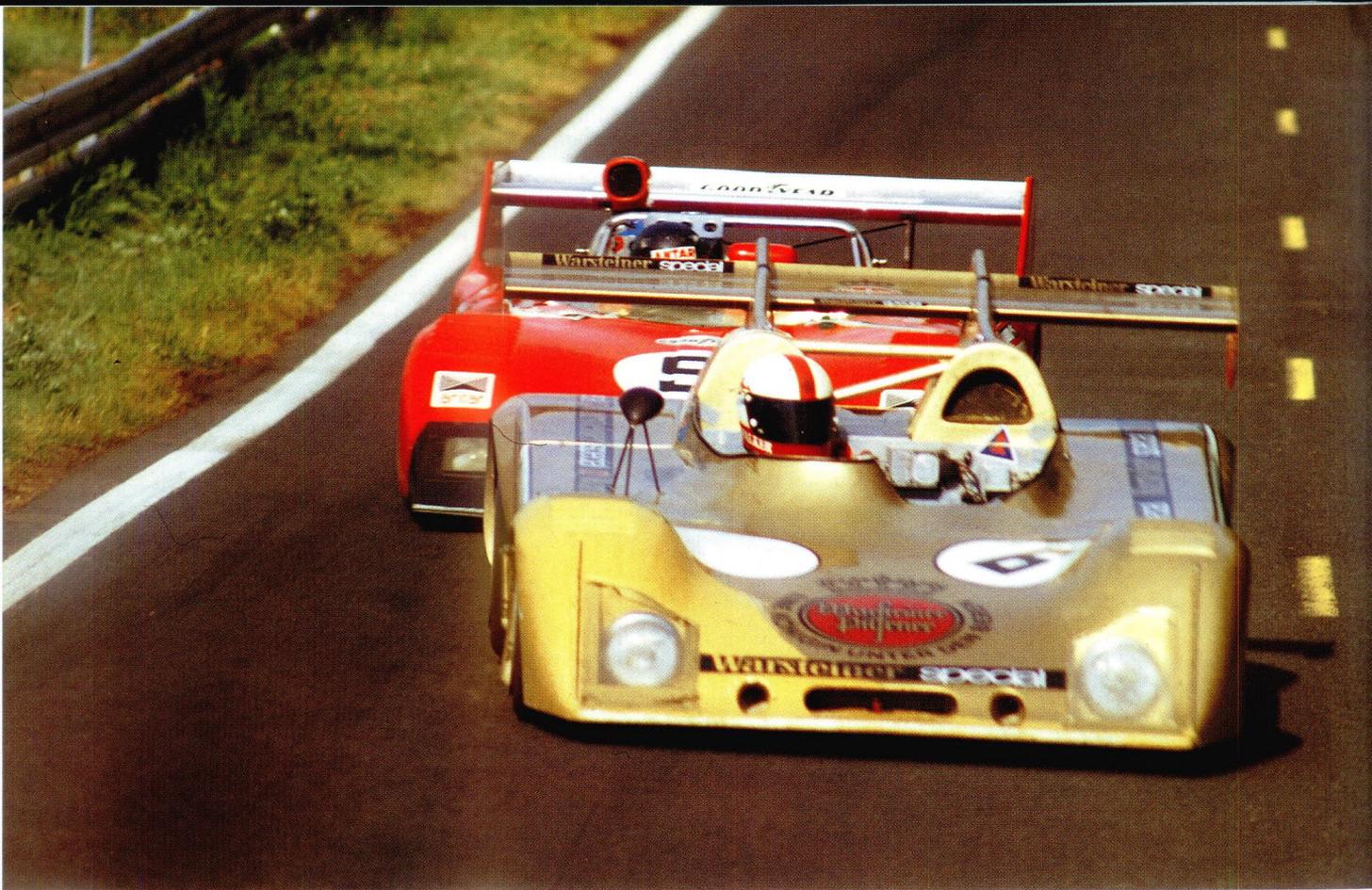
GRAC MT20-Simca JRD
Abarth-Osella PA2
TOJ SS02-BMW Schnitzer
Abarth-Osella PA2
Chevron B26-Smith FVC 1970
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2
March 745-BMW
Lola T294-Chrysler ROC
Chevron B23-Ford FVD
Alpine-Renault A440
Alpine-Renault A441

36 Lola T294-Smith FVC
28 T March 745-Richardson FVC 1970
7 March 745-Richardson FVC 1970
28 Lola T292-Smith FVC 1970
10 Lola T294-Funda ROC

Ecurie Archambeaud	1e	3'06"4
Société Alpine	4e	3'06"8
Domecq Sherry	8e	3'07"6
Racing Organisat. Course	14e	3'08"9
Roger Heavens Racing	12e	3'08"7
Martin Raymond	19e	3'17"6
AMS Corse	16e	3'13"5
Obermoser Racing	11e	3'08"6
KVG Racing	15e	3'12"7
Pedro de Lamare	17e	3'14"9
Christian Melville	21e	3'18"2
"Gianfranco"	18e	3'15"2
Paulenco racing	24e	3'28"0

Max Mamers	25e	3'30"3
Escuderia Montjuich	13e	3'08"7
Obermoser Racing	3e	3'06"8
Scuderia Osella	7e	3'07"3
Domecq sherry	6e	3'07"2
Scuderia Osella	9e	3'07"6
Scuderia Osella	5e	3'07"2
March Engineering	10e	3'07"9
François Servanin	22e	3'18"6
Ecurie Ecosse	20e	3'17"6
Ecurie Archambeaud	23e	3'22"6
Société Alpine	2e	3'06"5

Hire international	26e	3'31"3
José Maria de Uriarte	27e	3'32"1
Paulenco Racing	28e	3'42"7
José Maria de Uriarte	29e	15'05"1
Racing Organisation Course		



La TOJ SS02 de Dave Walker précède la March 74S de Jean Ragnotti, mais aucun des deux ne verra l'arrivée.

*Max Mamers présente une Grac MT20 sur laquelle la recherche aérodynamique a été très soignée.
Mais son moteur Simca JRD ne peut lutter avec la concurrence.*





Derek Bell sur son Abarth-Osella PA2 réussit à prendre la tête à l'issue d'une belle course poursuite derrière Serpaggi et Larrousse. Il prendra jusqu'à 25 secondes d'avance avant que sa boîte de vitesses ne rende l'âme.



Pedro de Lamarre ne disputera que quelques courses au volant de cette très belle March 74S.



Trophée Etienne Aigner

21 juillet 1974 - Misano - 3,488 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

Après deux victoires sur leur terrain, les Alpine sont attendues au tournant à Misano, piste habituelle d'essais pour Abarth. Car à Charade, Derek Bell a montré que les performances de sa voiture n'avaient rien à envier à celles de sa rivale française.

Alpine aligne ses trois A441 habituelles, l'A440 étant, cette fois-ci, confiée au rallyeman Bernard Darniche, aussi inexpérimenté en la matière que ne l'était Marie-Claude Beaumont à Charade.

Au volant des Abarth officielles, on retrouve Craft, Lafosse et Pino Pica. Merzario et Brambilla étant retenus au GP d'Angleterre.

Pour des raisons officielles de coût et de fiabilité, Ragnotti a troqué son BMW contre un BDG. Officieusement, le Français reproche aux Allemands de le négliger au profit de la F2.

Jean-Pierre Jaussaud est au volant de l'ancienne Lola de Chris Craft, équipée du moteur Tecno déjà vu l'an passé. Excellent aux essais avec le 3^e chrono, le Normand n'est battu que par les Alpine de Jabouille et Larrousse. Il se permet de devancer dans l'ordre Craft, Serpaggi et Lepp sur la meilleure Chevron.

Autre nouveauté, la Lola à moteur Ferraris (ne pas oublier le "s" final !) de Gagliardi ne franchira pas la barre des essais. Ce bloc original est un V8 composé par l'assemblage de deux 4 cylindres 1000cc et fabriqué par un certain Romero Ferraris.

Vingt-trois voitures sont admises au départ, trois forfaits profitent à Grob, "Alval" et Pettiti. Le départ est donné lancé et Jabouille prend la tête de la 1^e manche. Larrousse ne va pas bien loin et

se retire avec un problème de surchauffe moteur déjà rencontré aux essais. Pour Jaussaud, c'est pire puisque sa batterie le lâche sur la grille de départ. Après réparation, il sera trahi par son moteur.

Aux avant-postes, Jabouille est suivi par Serpaggi et Ragnotti, pourtant discret aux essais avec sa March. Mais au 18^e tour, Jeannot abandonne et permet aux Abarth de réaliser un tir groupé derrière les inaccessibles Alpine.

John Lepp a perdu près d'un tour au départ, son moteur refusant de démarrer. Il réalise ensuite une superbe remontée, puis doit stopper pour une crevaillon. Reparti derrière les Alpine, il se paiera le luxe de se dédoubler, accrochant au passage le meilleur tour. En proie à des coupures d'allumage, Darniche termine 14^e après avoir occupé le 7^e rang.

Dans la 2^e manche, Craft s'élançait avec cinq tours de retard, son moteur restant obstinément muet. Il laisse donc à ses équipiers le soin de mener la chasse derrière les deux inamovibles leaders de la 1^e manche.

Finalement Lepp, toujours aussi performant, réussit à devancer les deux Abarth. Il était même parvenu à se rapprocher à 7"8 de Serpaggi, avant de connaître des soucis de boîte et de pneus, qui se soldèrent par un tête-à-queue. Jaussaud, qui avait courageusement pris à nouveau le départ, est encore trahi par son moteur. Lafosse termine 4^e, passablement déçu par le manque de préparation de son Abarth. Au cumul des deux manches, c'est finalement Pica qui monte sur le podium derrière Jabouille et Serpaggi.

1^e manche

1 Jean-Pierre JABOUILLE	52'39"6
2 Alain SERPAGGI	à 0"8
3 Chris CRAFT	à 30"8
4 Pino PICA	à 31"5
5 Jorge de BAGRATION	à 1 tour
6 Dave WALKER	à 1 tour
7 Fred STALDER	à 1 tour
8 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour
9 Manfred MOHR	à 1 tour
10 "GIANFRANCO"	à 2 tours

Alpine-Renault A441
Alpine-Renault A441
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2
TOJ SS02-BMW Schnitzer
Lola T294-Funda ROC
Abarth-Osella PA2
AMS 274-Cosworth BDG
Abarth-Osella PA2

Société Alpine
Société Alpine
Scuderia Osella
Scuderia Osella
Escuderia Montjuich
Obermoser Racing
Racing Organisat. Course
Scuderia Osella
AMS Corse
"Gianfranco"

essais

1e	1'15"5
5e	1'17"0
4e	1'16"8
7e	1'17"3
16e	1'19"2
11e	1'18"3
15e	1'19"0
10e	1'18"0
12e	1'18"3
9e	1'17"8

11 Achille MARZI	à 2 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi	20e	1'20"3
12 Ian GROB	à 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1930	KVG Racing	24e	1'22"1
13 John LEPP	à 2 tours	Chevron B26-Hart	Forge Mills Racing	6e	1'17"1
14 Bernard DARNICHE	à 4 tours	Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud	17e	1'19"8
15 Ermano PETTITI	à 4 tours	Chevron B21-Ford		26e	1'22"7
16 "ALVAL"	à 10 tours	Abarth-Osella PA2	"Alval"	25e	1'22"2

Non classés

François SERVANIN	injection	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	18e	1'20"0
Rafael BARRIOS	abandon	Chevron B26-Richardson FVC 1970	Chevron Cars	13e	1'18"8
Jean RAGNOTTI	courroie distrib. 19e t	March 745-Hart BDG	March Engineering	8e	1'17"8
Jean-Pierre JAUSSAUD	surchauffe moteur	Lola T292-Tecno P82	Jean-Pierre Jausaud	3e	1'16"8
Jörg ZABOROWSKI	fuite d'huile	Chevron B21-Ford FVC	Jörg Zaborowski	23e	1'22"0
Gérard LARROUSSE	refroidissement 4e t	Alpine-Renault A441	Ecurie Archambeaud	2e	1'15"8
Cosimo TURIZIO	fuite d'huile 4e t	Lola T294-BMW	Trivellato Racing Team	14e	1'19"0

Non partants

José Maria de URIARTE	forfait (démarré pas)	Lola T292-Smith FVC	José Maria de Uriarte	19e	1'20"2
Claudio FRANCISCI	forfait (moteur)	Chevron B23-Angelini Alfa-Romeo		21e	1'20"7
Giancarlo GAGLIARDI	forfait (soupape)	Lola T292-Ferraris		22e	1'20"9
Christian MELVILLE	non qualifié	Abarth-Osella PA1	Christian Melville	27e	1'22"7
Javier JUNCADELLA	non qualifié	Lola T294-Ford	Roger Heavens Racing	28e	1'22"7
Giovanni MORELLI	non qualifié	Lola T294-Armaroli		29e	1'22"8
"LUCIEN"	non qualifié	AMS 274-Armaroli		30e	1'23"2
Roby FILANNINO	non qualifié	Dallara-Ford 1600		31e	1'23"7
Giorgio MUSSA	non qualifié	GRD-Ford 1600		32e	1'25"4
Ferruccio CALICETI	non qualifié	Alpine-Renault A110 1600		33e	1'35"8
"TONY"	non qualifié	Alpine-Renault A110 1800		34e	1'37"7
Sergio ROMBOLOTTI	non qualifié	Alpine-Renault A110 1800		35e	1'40"4

Record du tour : John LEPP 1'17"5 162,023 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 158,966 kmh

2e manche

1 Jean-Pierre JABOUILLE	52'12"3	Alpine-Renault A441	Société Alpine	1e	
2 Alain SERPAGGI	à 1"3	Alpine-Renault A441	Société Alpine	2e	
3 John LEPP	à 21"0	Chevron B26-Hart	Forge Mills Racing	13e	
4 Jean-Louis LAFOSSE	à 53"4	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella	8e	
5 Pino PICA	à 1'00"8	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella	4e	
6 "GIANFRANCO"	à 1'10"9	Abarth-Osella PA2	"Gianfranco"	10e	
7 Fred STALDER	à 1'13"1	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation course	7e	
8 Manfred MOHR	à 1 tour	AMS 274-Cosworth BDG	AMS Corse	9e	
9 Jorge de BAGRATION	à 1 tour	Abarth-Osella PA2	Escuderia Montjuich	5e	
10 Bernard DARNICHE	à 1 tour	Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud	14e	
11 Ian GROB	à 2 tours	Chevron B23-Smith FVC 1930	KVG Racing	12e	
12 Achille MARZI	à 3 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi	11e	
13 "ALVAL"	à 4 tours	Abarth-Osella PA2	"Alval"	16e	
14 Chris CRAFT	à 5 tours	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella	3e	
15 Ermano PETTITI	à 6 tours	Chevron B21-Ford		15e	

Non classés

Dave WALKER	b. de vitesses 31e t	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	6e	
Jean-Pierre JAUSSAUD	surchauffe 9e tour	Lola T292-Tecno P82	Jean-Pierre Jausaud	17e	
Cosimo TURIZIO	moteur 1e tour	Lola T294-BMW	Trivellato Racing Team	18e	

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'16"6 163,927 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 160,051 kmh

Classement final

1 Jean-Pierre JABOUILLE	1h44'51"9	Alpine-Renault A441	Société Alpine		
2 Alain SERPAGGI	à 2"1	Alpine-Renault A441	Société Alpine		
3 Pino PICA	à 1'32"3	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella		
4 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella		
5 Fred STALDER	à 1 tour	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course		
6 Jorge de BAGRATION	à 2 tours	Abarth-Osella PA2	Escuderia Montjuich		
7 Manfred MOHR	à 2 tours	AMS 274-Cosworth BDG	AMS Corse		
8 "GIANFRANCO"	à 2 tours	Abarth-Osella PA2	"Gianfranco"		
9 John LEPP	à 2 tours	Chevron B26-Hart	Forge Mills Racing		
10 Ian GROB	à 4 tours	Chevron B23-Smith FVC 1930	KVG Racing		
11 Bernard DARNICHE	à 5 tours	Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud		
12 Chris CRAFT	à 5 tours	Abarth-Osella PA2	Scuderia Osella		
13 Achille MARZI	à 5 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi		
14 Ermano PETTITI	à 10 tours	Chevron B21-Ford			
15 Dave WALKER	à 11 tours	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing		
16 "ALVAL"	à 14 tours	Abarth-Osella PA2	"Alval"		

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'16"6 163,927 kmh (2e manche). **Moyenne du vainqueur:** 159,651 kmh



Le duel Jabouille-Larrousse sur le circuit de Jarama.



Jean Ragnotti March 94S.



Jean-Louis Lafosse s'est parfaitement adapté au pilotage de l'Abarth tout en regrettant son manque d'efficacité.



Jabouille ne recueillera pas personnellement les fruits de son travail de mise au point de l'Alpine A441, grande dominatrice de cette saison.



Coppa Citta

11 août 1974 - Enna-Pergusa - 4,845 km

2 manches de 30 tours avec addition des temps

Petit plateau comme d'habitude pour le lointain déplacement sicilien. Vingt-six voitures sont attendues, mais seules quinze sont présentes. On remarque les absences des équipes ROC, TOJ et AMS, tandis que Darniche est forfait car le camion transportant sa voiture est tombé en panne.

Chez Abarth on n'a pas bien digéré la défaite de Misano. A Enna, l'équipe italienne réagit et aligne quatre voitures dont deux sont confiées à des peintures : Vittorio Brambilla et Arturo Merzario, le pilote fétiche de la marque. Il a été également décidé de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier et Merzario dispose d'un moteur BMW, dont la puissance peut se révéler déterminante sur ce circuit ultra-rapide.

L'équipe Alpine n'est pas restée inactive et on a beaucoup travaillé sur les voitures, au niveau des suspensions arrière et du refroidissement. Ce travail a porté ses fruits et dès les essais, c'est la douche froide pour Abarth. Larrousse tourne dans les temps des meilleures F2 et s'empare sans difficulté de la pôle-position, précédant Jabouille d'une pleine seconde.

Derrière eux, John Lepp avec sa Chevron se paie le luxe de devancer Merzario et Serpaggi, tandis que les autres Abarth sont très nettement distancées, avec des moteurs peu fringants. Au départ de la 1^{ère} manche, Merzario bondit et prend

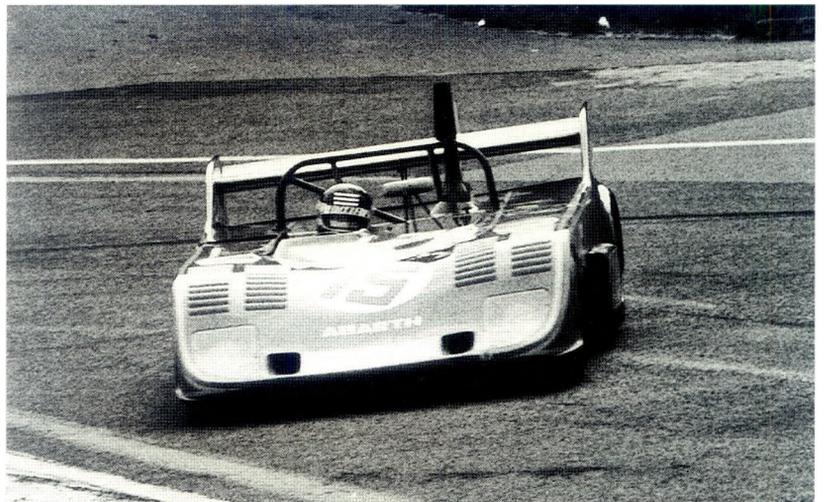
la tête. Pas pour longtemps car Larrousse repasse le premier devant les stands, l'Italien réussissant malgré tout à repousser les assauts de Jabouille. Au 3^{ème} tour, Merzario se loupe à la chicane et sort de la piste, tandis que Brambilla est trahi par son moteur. Exit les deux Abarth de pointe ! Chez Alpine, le moteur de Jabouille perd de la puissance et il laisse Larrousse s'échapper sans adversité. Serpaggi complète la domination des Bleus devant trois Abarth groupées mais dominées encore une fois.

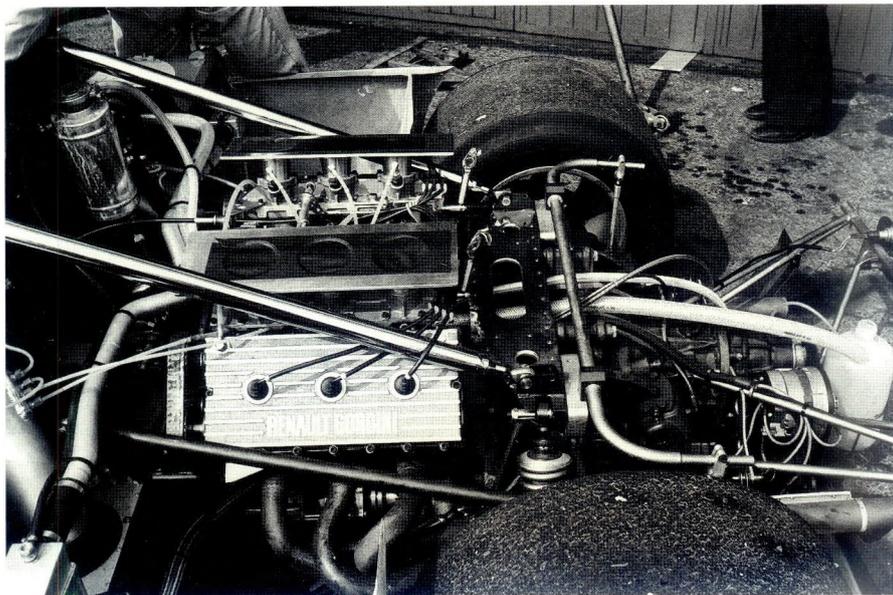
La 2^{ème} manche est une répétition de la précédente. Mais Jabouille, qui avait pris la tête, doit préserver son moteur fatigué et laisse la place de dauphin à Serpaggi. Craft est à nouveau le meilleur représentant des Abarth.

Au cumul des deux manches, Larrousse l'emporte bien évidemment, record du tour en poche. Jabouille sauve sa seconde place face à Serpaggi, qui devance Craft comme prévu.

Après cette épreuve, Alpine-Renault possède 80 points au championnat, tandis que Chevron, Abarth, March et Lola sont groupées à des années-lumière de la marque française, avec respectivement 28, 26, 22 et 20 points. Inutile de dire que les jeux sont faits et qu'Alpine peut d'ores et déjà préparer son arrivée en championnat mondial l'année prochaine.

*Jean-Louis Lafosse
ne ménage pas ses efforts, mais
ce n'est pas suffisant
pour inquiéter les Alpine.*





Le moteur
V6 Renault
ne laissa que des miettes
à la concurrence.

1e manche

1 Gérard LARROUSSE	43'02"2
2 Jean-Pierre JABOUILLE	à 52"1
3 Alain SERPAGGI	à 1'15"1
4 Chris CRAFT	à 1'23"1
5 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour
6 Jorge de BAGRATION	à 1 tour
7 Jean RAGNOTTI	à 1 tour
8 Christian MELVILLE	à 2 tours
9 Rafael BARRIOS	à 4 tours
10 Cosimo TURIZIO	à 7 tours

Non classés

John LEPP	crevais.& accid. 20e t
Javier JUNCADELLA	surchauffe 10e t
Vittorio BRAMBILLA	soupape 4e tour
Arturo MERZARIO	sortie de piste 3e t
Emanuele FICHERA	accident 1e tour

Non partant

Bernard DARNICHE	forfait
------------------	---------

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'24"9 205,441 kmh. **Moyenne du vainqueur :** 202,641 kmh

2e manche

1 Gérard LARROUSSE	43'57"3
2 Alain SERPAGGI	à 6"0
3 Jean-Pierre JABOUILLE	à 22"6
4 Chris CRAFT	à 22"8
5 Jorge de BAGRATION	à 23"4
6 Rafael BARRIOS	à 1'04"0
7 Jean RAGNOTTI	à 1'14"2
8 Christian MELVILLE	à 1 tour
9 Jean-Louis LAFOSSE	à 1 tour

Non classé

Cosimo TURIZIO	accident 20e tour
----------------	-------------------

Record du tour : Rafael BARRIOS 1'26"1 202,578 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 198,407 kmh

Classement final

1 Gérard LARROUSSE	1h26'59"5
2 Jean-Pierre JABOUILLE	à 1'14"7
3 Alain SERPAGGI	à 1'21"1
4 Chris CRAFT	à 1'45"9
5 Jorge de BAGRATION	à 1 tour
6 Jean RAGNOTTI	à 1 tour
7 Jean-Louis LAFOSSE	à 2 tours
8 Christian MELVILLE	à 3 tours
9 Rafael BARRIOS	à 4 tours

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'24"9 205,441 kmh (1e manche). **Moyenne du vainqueur:** 200,524 kmh

Alpine-Renault A441
Alpine-Renault A441
Alpine-Renault A441
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2
March 74S-Ford BDG
Abarth-Osella PA1
Chevron B26-Richardson FVD 1970
Lola T294-Trivellato BMW

Chevron B26-Hart
Lola T294-Ford BDG
Abarth-Osella PA2
Abarth-Osella PA2-BMW
GRD 573-Ford BDG

Alpine-Renault A440

Ecurie Archambeaud
Société Alpine
Société Alpine
Scuderia Osella
Scuderia Osella
Escuderia Montjuich
March Engineering
Christian Melville
Chevron Cars
Trivellato Racing Team

Chevron Cars
Roger Heavens Racing
Scuderia Osella
Scuderia Osella
Emanuele Fichera

Ecurie Archambeaud

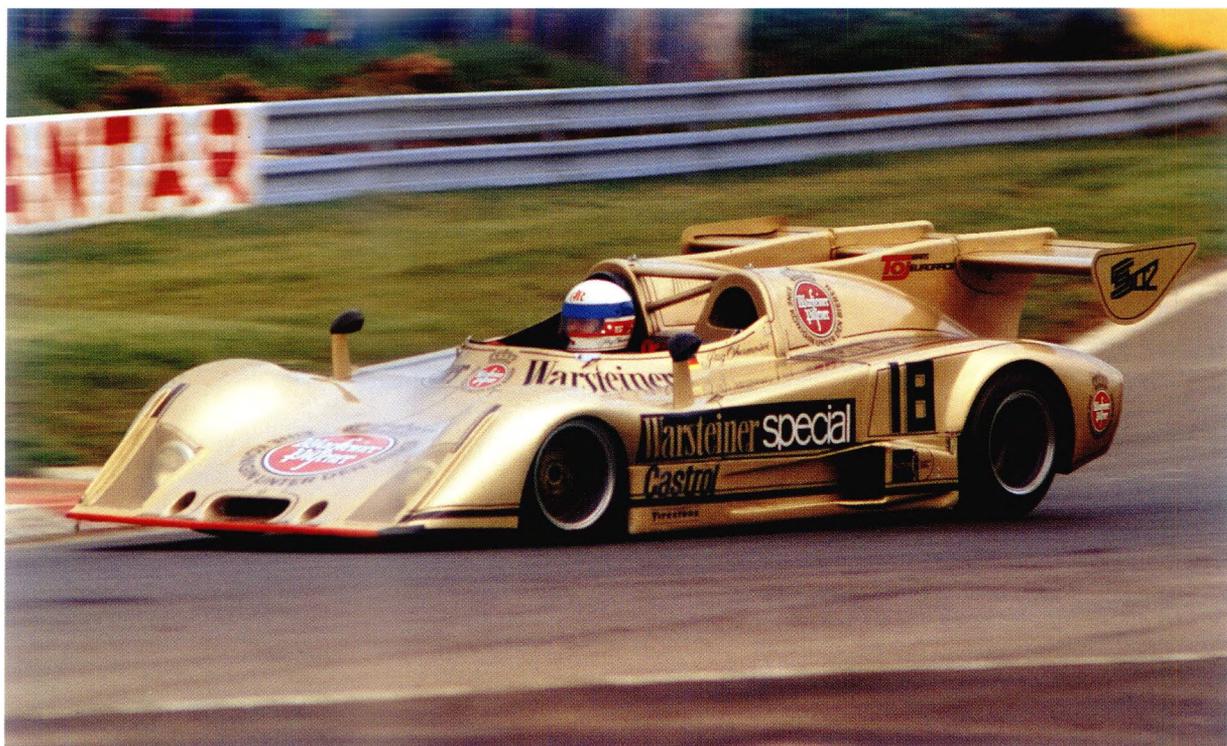
essais

1e	1'23"1
2e	1'24"1
5e	1'25"2
11e	1'27"0
10e	1'26"6
9e	1'26"3
13e	1'29"1
14e	1'30"0
6e	1'25"6
8e	1'25"9
3e	1'24"2
12e	1'27"2
7e	1'25"7
4e	1'24"5
15e	1'32"6

grille

1e
3e
2e
4e
6e
9e
7e
8e
5e

Trivellato Racing Team	10e
------------------------	-----



Première saison en demi-teinte pour la TOJ, avec un seul podium.

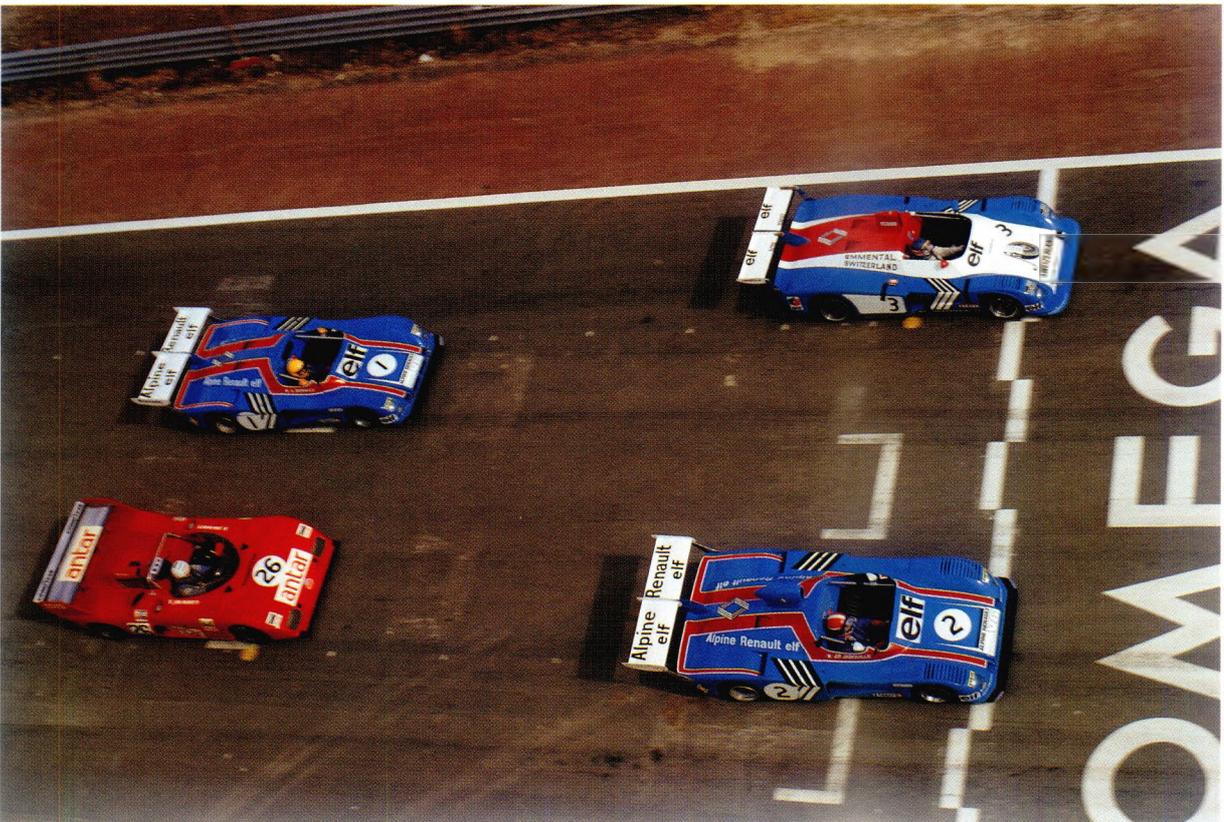
L'Abarth-Osella PA2 n'a pas permis à Chris Craft de conserver son titre.





Alain Serpaggi sur l'Alpine A441.

A Jarama, en première ligne Jabouille et Larrousse, en deuxième ligne Ragnotti et Serpaggi.





Prix des Nations

25 août 1974 - Hockenheim - 6,790 km

2 manches de 20 tours avec addition des temps

Cette épreuve a été rajoutée au calendrier, elle remplace la course qui devait se dérouler au Nürburgring le 8 septembre.

Les Abarth sont absentes. L'équipe italienne avait jeté toutes ses forces lors des deux épreuves disputées sur son territoire, mais les Alpine sont décidément imbattables et seul un miracle pourrait les empêcher d'empocher le titre. On ne croit pas aux miracles, semble-t-il chez Abarth et on a préféré s'abstenir.

Aux essais, Larrousse, Jabouille et Serpaggi font main basse sur les trois premières places de la grille, précédant la Chevron de Lepp et la March de Ragnotti.

A l'arrivée de la 1^{ère} manche, on retrouve les mêmes hommes dans le même ordre, à l'exception de Jabouille, retardé par des problèmes d'allumage, qui termine 13^e.

Bien qu'ayant remporté la 1^{ère} manche, Larrousse n'est pas optimiste pour la seconde car il a senti son moteur faiblir sur la fin. Effectivement, il doit se retirer au 9^e tour. Serpaggi est donc en tête et la victoire ne devrait être pour lui qu'une formalité. Pendant ce temps, Jabouille, parti en fond de grille, entame une superbe remontée qui l'amène en seconde position après dix tours, dans les roues de son équipier. Mais Serpaggi, trop confiant sans doute, ne l'a pas vu

dans ses rétros, qu'il juge d'ailleurs trop petits ! A l'épingle du Stadium, il se rabat normalement, les deux voitures s'accrochent et partent en tête-à-queue. Jabouille repart, mais Serpaggi a calé et il lui faut près de 45" pour parvenir à redémarrer son moteur.

C'est donc Lepp qui a pris le commandement. Comme il avait concédé 31" à Serpaggi dans la première manche, il est également en tête au cumul des temps.

Il faudra trois tours au moteur de l'Alpine pour que sa carburation redevienne normale, il reste donc sept tours à Serpaggi pour combler son handicap, ce qu'il s'emploie à faire à raison de 2" au tour. Malgré tout, à l'amorce du dernier tour, Lepp est toujours vainqueur virtuel et le suspense est à son comble.

Finalement, le Français parvient à ses fins in extremis, il termine à 30"5 du Britannique et remporte sa première victoire de la saison. Mais avec la maigre avance d'une demi-seconde, on peut dire qu'il a eu chaud.

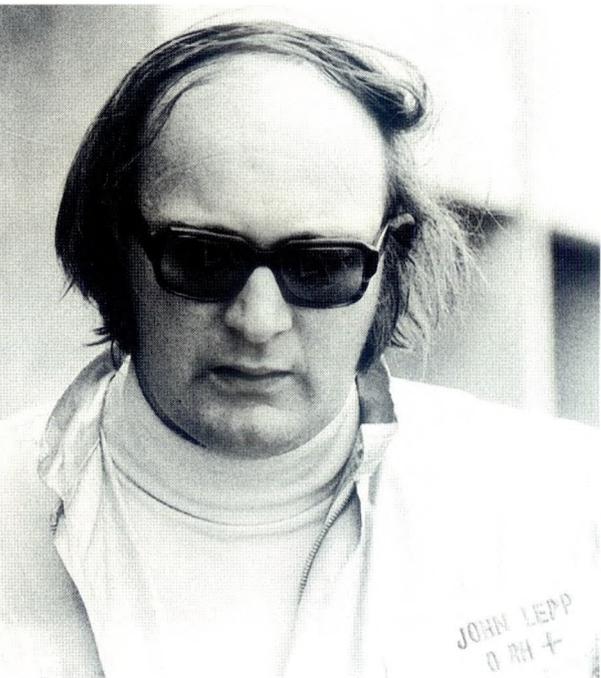
Comme un bonheur n'arrive jamais seul, ce résultat lui permet de conforter sa place de leader au championnat pilotes, devant Jabouille et... Lepp ! Si les Abarth avaient été là aujourd'hui, la victoire était à leur portée. Comme quoi les absents ont toujours tort !

1 ^{ère} manche			essais		
1	Cérad LARROUSSE	41'42"7	Alpine-Renault A441	Team Archambeaud	1e 2'01"9
2	Alain SERPAGGI	à 7"8	Alpine-Renault A441	Société Alpine	3e 2'04"9
3	John LEPP	à 38"8	Chevron B26-Hart BDA	Forge Mills Racing	4e 2'06"3
4	Jean RAGNOTTI	à 1'13"4	March 74S-Ford BDG	March Engineering	5e 2'07"7
5	Dave WALKER	à 1'20"3	TOJ S502-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	10e 2'09"9
6	Manfred SCHURTI	à 1'23"9	Chevron B21/23-Smith FVC 1900	Manfred Schurti	7e 2'08"5
7	Bernard DARNICHE	à 1'28"0	Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud	13e 2'10"7
8	Martin RAYMOND	à 1'28"3	Lola T294-Smith 1970	Martin Raymond	6e 2'07"9
9	Fred STALDER	à 1'59"3	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisat. Course	12e 2'10"7
10	Rafael BARRIOS	à 2'01"3	Chevron B26-Richardson FVC 1970	Forge Mills Racing	11e 2'10"4
11	Ian GROB		Chevron B23-Hart BDA	KVG Racing	9e 2'09"9
12	Philipp GANTNER		Lola T292-BMW Schnitzer	Roland Heiler	8e 2'09"9
13	Jean-Pierre JABOUILLE	à 1 tour	Alpine-Renault A441	Société Alpine	2e 2'02"8
Non classés					
	François SERVANIN	sortie de piste 11 ^e t	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisat. Course	14e 2'12"5
	Pedro de LAMARE	moteur 5 ^e tour	March 74S-Ford FVC	Pedro de Lamare	17e 2'14"0
	Jörg OBERMOSER	moteur 3 ^e tour	TOJ S502-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	20e 2'16"8
Autres pilotes au départ					
	Helmut BROSS		Lola T290-Ford	Bross Racing	15e 2'13"3
	Jörg ZABOROWSKI		Chevron B21-Ford	Jörg Zaborowski	16e 2'14"0
	Christian MELVILLE		Abarth-Osella PA1	Christian Melville	18e 2'14"0

KEISER		Lola T292		19e	2'14"1
Brian JOSCELYNE		Lola-Ford		21e	2'17"1
John SHELDON		March 74S-Richardson FVC	Paulenco Racing Ltd	24e	
Non partants					
Artemio ECHE	forfait	March-Ford		22e	2'17"9
Emilio ZAPICO	forfait	March 74S-Richardson 1970	Paulenco Racing Ltd	23e	2'21"4
Record du tour : Gérard LARROUSSE 2'02"8 199,690 kmh. Moyenne du vainqueur : 195,340 kmh					
2e manche					grille
1 Jean-Pierre JABOUILLE	41'39"7	Alpine-Renault A441	Société Alpine	13e	
2 John LEPP	à 22"9	Chevron B26-Hart BDA	Forge Mills Racing	3e	
3 Alain SERPAGGI	à 53"4	Alpine-Renault A441	Société Alpine	2e	
4 Dave WALKER	à 1'11"9	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	5e	
5 Fred STALDER	à 1'59"6	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisat. Course	9e	
6 Rafael BARRIOS	à 1 tour	Chevron B26-Richardson FVC 1970	Forge Mills Racing	10e	
7 Martin RAYMOND	à 4 tours	Lola T294-Smith 1970	Martin Raymond	8e	
Non classés					
Gérard LARROUSSE	moteur serré 10e t	Alpine-Renault A441	Team Archambeaud	1e	
John SHELDON	pompe à ess. 10e t	March 74S-Richardson FVC	Paulenco Racing Ltd		
Bernard DARNICHE	sortie de piste 7e t	Alpine-Renault A440	Team Archambeaud	7e	
Manfred SCHURTI	tête à queue 2e t	Chevron B21/23-Smith FVC 1900	Manfred Schurti	6e	
Philipp GANTNER	embrayage 1e tour	Lola T292-BMW Schnitzer	Roland Heiler	12e	
Christian MELVILLE	pompe à essence 1e t	Abarth-Osella PA1	Christian Melville		
Jean RAGNOTTI	allumage	March 74S-Ford BDG	March Engineering	4e	
Non partant					
Ian GROB	forfait(volant moteur)	Chevron B23-Hart BDA	KVG Racing	11e	
16 voitures au départ de cette manche					
Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 2'02"1 200,200 kmh. Moyenne du vainqueur : 195,700 kmh					
Classement final					
1 Alain SERPAGGI	1h24'23"6	Alpine-Renault A441	Société Alpine		
2 John LEPP	à 0"5	Chevron B26-Hart BDA	Forge Mills Racing		
3 Dave WALKER	à 1'31"0	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing		
4 Fred STALDER	à 2'57"7	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course		
5 Jean-Pierre JABOUILLE	à 1 tour	Alpine-Renault A441	Société Alpine		
6 Rafael BARRIOS	à 1 tour	Chevron B26-Richardson FVC 1970	Forge Mills Racing		
7 Martin RAYMOND	à 4 tours	Lola T294-Smith 1970	Martin Raymond		
Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 2'02"1 200,200 kmh (2e manche). Moyenne du vainqueur : 193,100 kmh					



Jean Ragnotti.



John Lepp.

Dave Walker.



Grand Prix de Mugello

22 septembre 1974 - Italie - 5,180 km
2 manches de 25 tours avec addition des temps



Beaucoup d'absents parmi les habitués protagonistes du championnat, la fin de saison se fait sentir et la domination des Alpine n'est pas très motivante pour leurs adversaires.

Lepp et Raymond ont préféré se concentrer sur les prochains 1000 km de Brands Hatch, tandis que Stalder a accidenté sa voiture à la course de côte d'Urcy.

L'équipe Abarth a définitivement renoncé à défendre sa position et Lafosse a trouvé refuge sur l'une des Lola-ROC, à sa grande satisfaction. C'est l'inattendu Cosimo Turizio qui prend la tête de la

première manche, précédant Serpaggi et le reste de l'équipe Alpine. En tentant de prendre le meilleur sur l'Italien, Serpaggi ne peut éviter de le percuter. La tenue de route de l'Alpine s'en trouve détériorée.

Larrousse connaît lui aussi des problèmes de stabilité. En effet il a accidenté sa voiture aux essais et son aileron arrière a été mal repositionné. C'est donc Jabouille qui occupe la première place, mais une crevaison dans le tout dernier tour le fait rétrograder en 8^e position.

Dans la seconde manche, les trois Alpine se

suivent roues dans roues, échangeant parfois leurs positions et terminent dans un mouchoir, Serpaggi en tête. Jabouille, dont la voiture avait été endommagée lors de sa crevaison, ne peut faire mieux que 3^e. Ragnotti est tout près, ce qui lui permet de monter sur le podium au

classement cumulé, devant Jabouille qui perd ainsi ses dernières chances au championnat. Quant à Lafosse, après s'être élancé dernier dans le tour de formation suite à un problème d'embrayage, il reprend sa place sur la grille, ce qui lui vaut d'être disqualifié.

1e manche

				essais	
1	Gérard LARROUSSE	48'04"10	Alpine-Renault A441	Team Archambeaud	
2	Alain SERPAGGI	à 31"38	Alpine-Renault A441	Société Alpine	
3	Dave WALKER	à 32"12	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	
4	Jean RAGNOTTI	à 35"94	March 745-Ford	March Engineering	
5	Jörg OBERMOSER	à 58"37	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing	
6	Mauro NESTI	à 1'11"27	Lola T294-BMW	Mauro Nesti	
7	Jean-Louis LAFOSSE	à 1'11"83	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	
8	Jean-Pierre JABOUILLE	à 1'20"78	Alpine-Renault A441	Société Alpine	1e 1'51"53
9	François SERVANIN	à 1 tour	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	
10	"GIANFRANCO"	à 1 tour	Abarth-Osella PA2	"Gianfranco"	
11	"ALVAL"	à 2 tours	Abarth-Osella PA2-BMW	"Alval"	
12	Angelo GILIBERTI	à 2 tours	Chevron		
13	Giovanni MORELLI	à 2 tours	Lola T290	Giovanni Morelli	
14	Martino FINOTTO	à 2 tours	AMS 2000-Ford		
15	Achille MARZI	à 2 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi	
16	Gabriele CIUTI	à 4 tours	AMS		
17	Domenico GIANNOTTI	à 5 tours	Lola 1300		

Non classés

Cosimo TURIZIO	abandon 8e tour	Lola T294-BMW	Trivellato Racing Team
Piero MONTICONE	abandon 8e tour	Chevron B23-Ford	Piero Monticone
Jorge de BAGRATION	abandon 7e tour	Abarth-Osella PA2	
Roby FILANNINO	abandon 1e tour	Dallara-Ford 1600	

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'52"63 167,690 kmh **Moyenne du vainqueur :** 163,673 kmh

2e manche

				grille
1	Alain SERPAGGI	47'44"05	Alpine-Renault A441	Société Alpine
2	Gérard LARROUSSE	à 1"08	Alpine-Renault A441	Team Archambeaud
3	Jean-Pierre JABOUILLE	à 1"36	Alpine-Renault A441	Société Alpine
4	Jean RAGNOTTI	à 2"48	March 745-Ford	March Engineering
5	Jörg OBERMOSER	à 1'08"56	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing
6	Dave WALKER	à 1'14"91	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing
7	"GIANFRANCO"	à 1 tour	Abarth-Osella PA2	"Gianfranco"
8	Giovanni MORELLI	à 1 tour	Lola T290	Giovanni Morelli
9	"ALVAL"	à 2 tours	Abarth-Osella PA2-BMW	"Alval"
10	Achille MARZI	à 2 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi
11	Gabriele CIUTI	à 2 tours	AMS	
12	Martino FINOTTO	à 3 tours	AMS 2000-Ford	
13	Angelo GILIBERTI	à 5 tours	Chevron	
14	François SERVANIN	à 7 t (déchappage)	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course
15	Roby FILANNINO	à 11 tours	Dallara-Ford 1600	

Non classés

Mauro NESTI	abandon 10e tour	Lola T294-BMW	Mauro Nesti	6e
Jean-Louis LAFOSSE	drapeau noir 5e tour	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	7e
Domenico GIANNOTTI	abandon 4e tour	Lola 1300		17e

Record du tour : non communiqué. **Moyenne du vainqueur :** 164,519 kmh

Classement final

1	Gérard LARROUSSE	1h35'49"23	Alpine-Renault A441	Team Archambeaud
2	Alain SERPAGGI	à 30"30	Alpine-Renault A441	Société Alpine
3	Jean RAGNOTTI	à 37"34	March 745-Ford	March Engineering
4	Jean-Pierre JABOUILLE	à 1'21"06	Alpine-Renault A441	Société Alpine
5	Dave WALKER	à 1'45"95	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing
6	Jörg OBERMOSER	à 2'05"85	TOJ SS02-BMW Schnitzer	Obermoser Racing
7	"GIANFRANCO"	à 2 tours	Abarth-Osella PA2	"Gianfranco"
8	Giovanni MORELLI	à 3 tours	Lola T290	Giovanni Morelli
9	"ALVAL"	à 4 tours	Abarth-Osella PA2-BMW	"Alval"
10	Achille MARZI	à 4 tours	Chevron B23-Hart	Achille Marzi
11	Martino FINOTTO	à 5 tours	AMS 2000-Ford	
12	Gabriele CIUTI	à 6 tours	AMS	
13	Angelo GILIBERTI	à 7 tours	Chevron	
14	François SERVANIN	à 8 tours	Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course

Record du tour : Gérard LARROUSSE 1'52"63 167,690 kmh (1e manche). **Moyenne du vainqueur :** 164,231 kmh



2 Heures de Jarama

20 octobre 1974 - Espagne

72 tours de 3,406 km

L'épreuve de Montjuich qui devait clôturer la saison, le 27 octobre, a été annulée. Le championnat va donc se terminer ici-même à Jarama.

La course devait se dérouler sur deux heures, mais la durée a été réduite de quinze minutes pour éviter les ravitaillements.

Deux pilotes peuvent encore emporter le championnat : Serpaggi et Larrousse. Le premier nommé totalise 77 points, mais devra décompter un résultat s'il marque ici. Quant à Larrousse, il n'a que 60 points, mais n'aura rien à décompter. La situation est donc assez équilibrée, avec un léger avantage à Serpaggi.

Plusieurs équipes sont absentes, préférant préparer l'épreuve de Kyalami. Par contre, les Lola-ROC sont présentes, malgré le décès récent de leur motoriste suisse Hans Funda.

Jabouille et Larrousse sont les plus rapides aux essais, devant Ragnotti au mieux de sa forme. Quant à Lapeyre, sur la 3^e Lola-ROC, il n'a pas pu tourner en raison de problèmes administratifs et

devra s'élancer en dernière position.

Jabouille prend le commandement au départ, précédant Ragnotti et Larrousse. Serpaggi n'est que sixième. Au dixième tour, Larrousse a doublé Ragnotti, qui devance Serpaggi, Zapico et Juncadella. Mais les deux Espagnols sont bientôt retardés avant d'être contraints à l'abandon. Après une heure de course, Larrousse a pris la tête devant Jabouille à la faveur d'un dépassement d'attardés, au cours duquel les deux Alpine ont failli se toucher. Ragnotti est toujours 3^e et déjà relégué à un tour, précédant Serpaggi, Stalder, Bagration et Lapeyre.

Après onze tours en tête, Larrousse est redépassé par Jabouille et perd rapidement du terrain. Sa voiture souffre d'une forte vibration provenant de la roue ARG, en raison d'une sortie de piste survenue au warm-up.

Pendant ce temps, Serpaggi doit se retirer en panne de moteur, mais peut conserver la tête du championnat si Larrousse reste second. Ce qui sera finalement le cas.

Classement

1	Jean-Pierre JABOUILLE	1h45'
2	Gérard LARROUSSE	à 1 tour
3	Jean RAGNOTTI	à 2 tours
4	Fred STALDER	à 4 tours
5	Jorge de BAGRATION	à 4 tours
6	François SERVANIN	à 6 tours
7	John SHELDON	à 6 tours
8	Mario CABRAL	à 7 tours
9	Xavier LAPEYRE	à 9 t (accél. cassé)
10	Guillermo ANTORANZ	à 14 tours
11	Marie-Claude BEAUMONT	à 15 tours

Non classés

Tony ROUFF	collision Sheldon
Alain SERPAGGI	soupape 54e tour
Rafael BARRIOS	embrayage 44e tour
Emilio ZAPICO	freins et sortie 43e t
Javier JUNCADILLA*	moteur 28e tour
Christian MELVILLE	tringlerie de boîte
Buzz BUZAGLO	surrégime 11e tour

Autres pilotes au départ

"LUMARO"	GRD S73-Ford
José Maria de URIARTE	Lola T292-AVJ FVC 1970
Oscar DISENTIS	Lola
Jörg ZABOROWSKI	Chevron B21-Ford

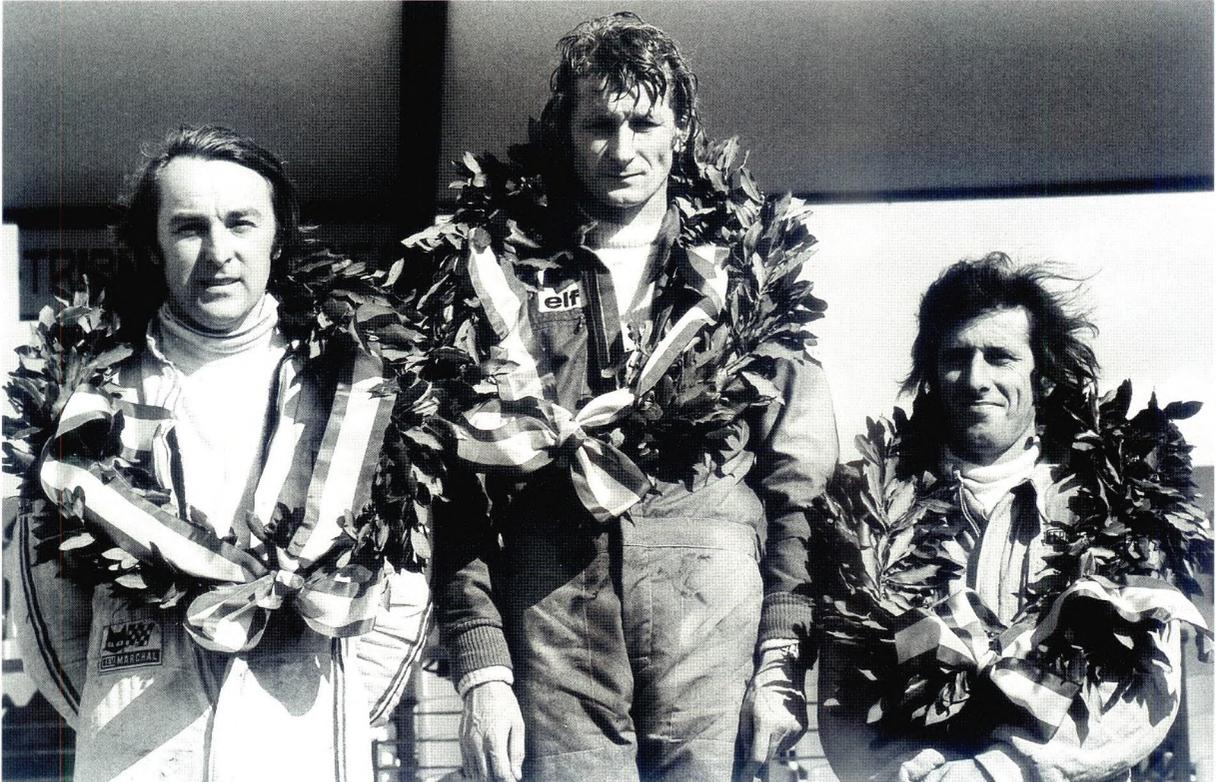
*utilise un moteur Richardson FVC 1970 aux essais.

Record du tour : Jean-Pierre JABOUILLE 1'24"45 145,122 kmh. **Moyenne du vainqueur:** 140,129 kmh.

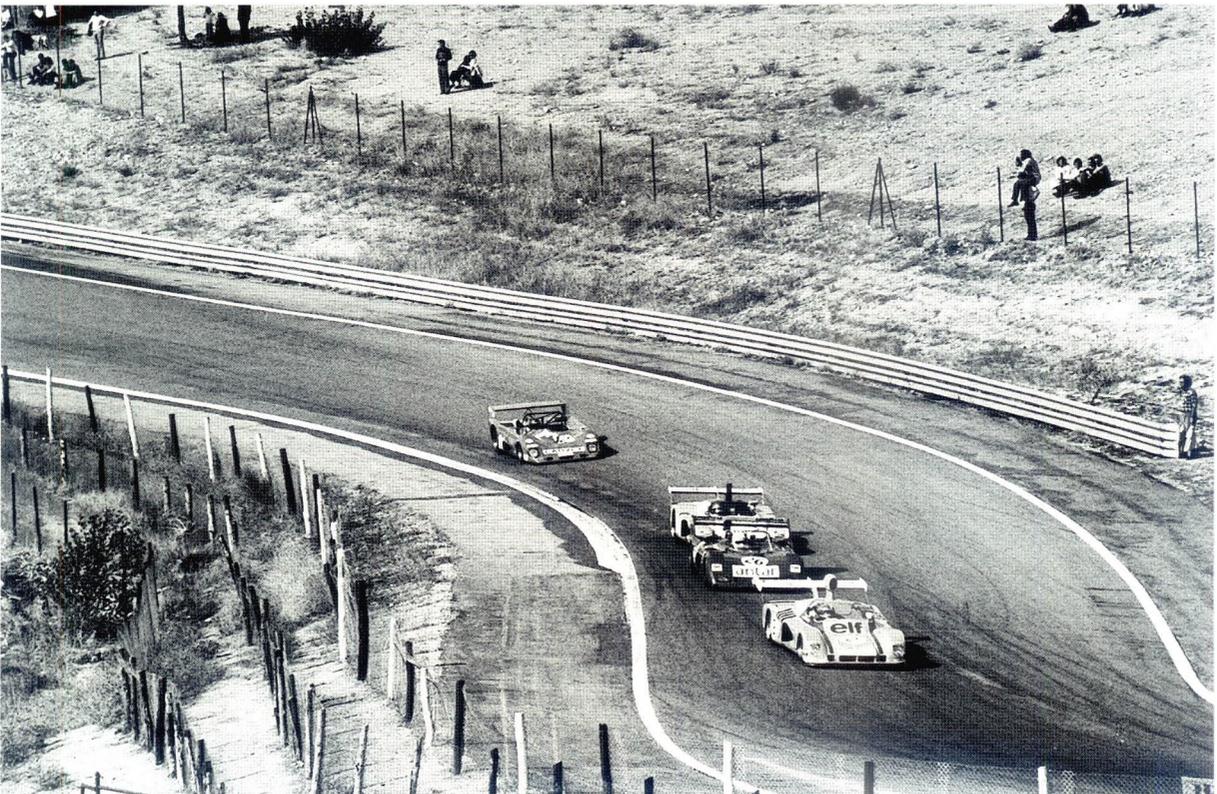
essais

Alpine-Renault A441	Société Alpine	1e	1'23"17
Alpine-Renault A441	Ecurie Archambeaud	2e	1'23"57
March 74S-Cosworth BDG	March Engineering	3e	1'24"29
Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	12e	1'29"42
Chevron B23-Hart BDA	Hire International Racing	7e	1'27"28
Lola T294-Funda ROC	Racing Organisation Course	9e	1'28"38
March 74S-Richardson FVC	Paulenco Racing Ltd	13e	1'29"50
March 74S-Smith FVC	Paulenco Racing Ltd	15e	1'30"43
Lola T292-Funda ROC	Racing Organisation Course	22e	
Abarth-Osella PA1	Guillermo Antoranz	21e	1'36"47
Alpine-Renault A440	Ecurie Archambeaud	10e	1'28"88
Chevron B23-RS FVC 1930	Stuart Chubb	17e	1'31"33
Alpine-Renault A441	Société Alpine	4e	1'24"90
Chevron B23-Ford	Roger Heavens Racing	11e	1'29"29
Lola T294-Smith FVC 1970	Martin Raymond	5e	1'25"77
Lola T294-Cosworth BDG	Roger Heavens Racing	6e	1'26"14
Chevron B23-Richardson 1970	Roger Heavens Racing	19e	1'33"50
Chevron B23-RS BDG	John McDonald	16e	1'31"32

"Lumaro"	20e	1'34"38
José Maria de Uriarte	8e	1'28"27
Lola	14e	1'29"51
Jörg Zaborowski	18e	1'33"00



Victoire arrachée de haute lutte pour Jean-Pierre Jabouille qui dut s'employer à fond pour venir à bout de Gérard Larrousse, finalement retardé en vue de l'arrivée. Le troisième, Jean Ragnotti semble, lui, un modèle de fraîcheur.



Jabouille, Ragnotti, Larrousse et Zapico, c'est l'ordre du premier tour.



SAVA

SEAT

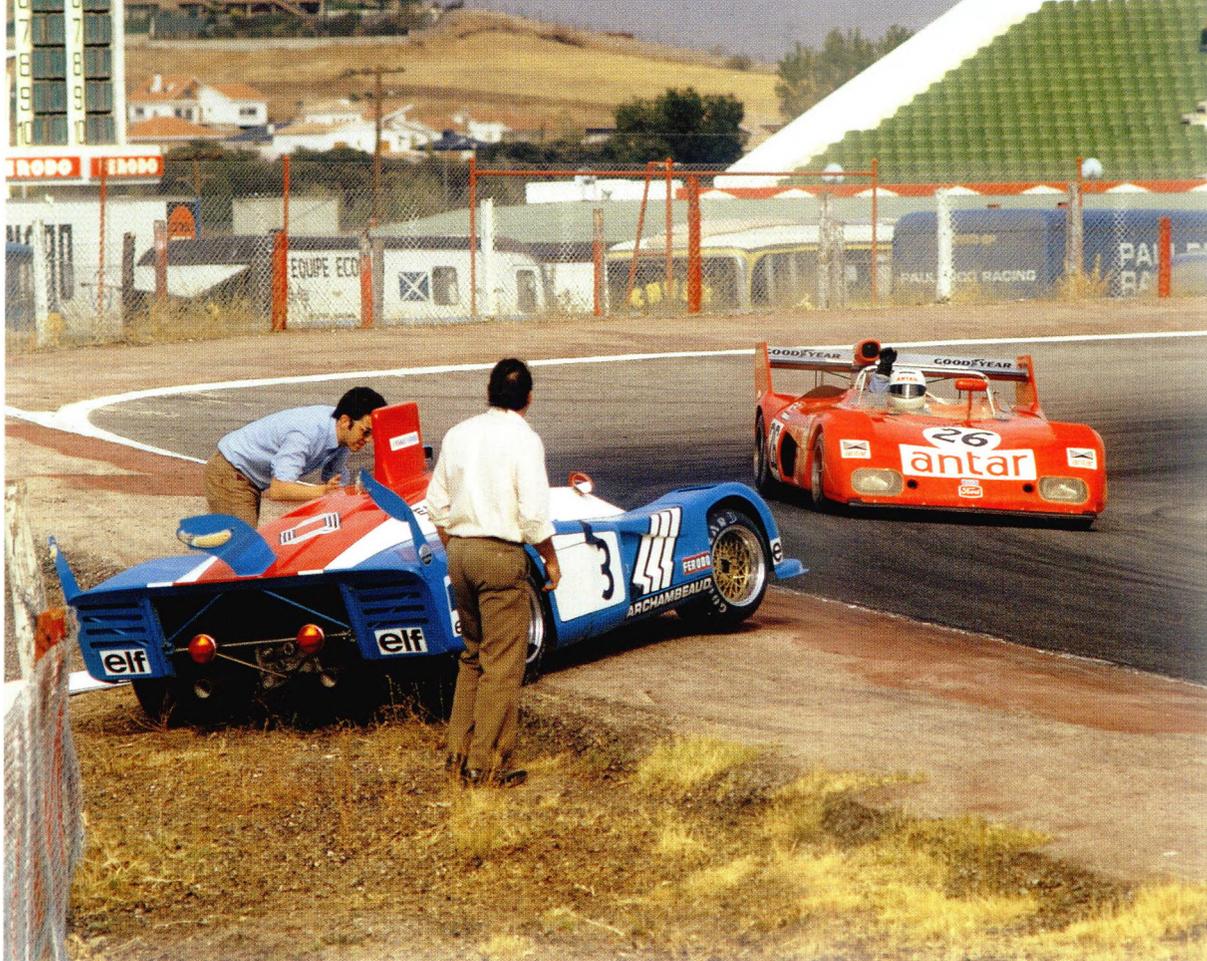
CAMPSA

Todor BATERIAS
¡Arrancue instantáneo!

FRAYMON

OMEGA

Grille Jarama.



Larrousse en difficulté à Jarama, tandis que passe Ragnotti. La scène se déroule lors des essais.

Ce n'est pas lui que l'on attendait en début de saison, mais Serpaggi a bien mérité le titre.



Bilan de la saison

La saison vient de s'achever comme elle avait commencé, par une victoire Alpine. La marque française est donc invaincue et va pouvoir s'attaquer à des objectifs plus ambitieux. La présence d'un grand constructeur comme Renault a amélioré l'image du championnat 2 litres, lui donnant en quelque sorte ses lettres de noblesse.

Les Alpine ont tout gagné, bien qu'elles aient été en difficulté à quelques reprises. Mais le public aime voir David triompher de Goliath et on peut regretter qu'Abarth ou Chevron n'aient pas réussi à s'imposer une fois ou deux pour rompre cet enchaînement de victoires un peu monotone. Cela a failli se produire,

notamment à Charade et à Hockenheim, mais finalement, non contentes d'être les plus fortes, les Alpine avaient également la chance de leur côté. Comment lutter contre ça ?

Heureusement, la bataille pour le titre pilote a entretenu un peu de suspense jusqu'au dernier moment. Et c'est finalement Serpaggi, celui qu'on attendait le moins, qui s'est imposé grâce à sa régularité. Parmi les pilotes des autres équipes, Ragnotti et Lepp se sont montrés à leur avantage. Il est d'ailleurs dommage que ce dernier n'ait pas disputé les deux dernières épreuves, car il était en mesure de terminer le championnat sur les talons des pilotes Alpine.

1974 Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres	1 / Paul Ricard	2 / Clermont- Ferrand	3 / Misano	4 / Enna-Pergusa	5 / Hockenheim	6 / Mugello	7 / Jarama	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Alpine-Renault	20	20	20	20	20	20	20	140	100
2. Chevron	12	12	2	(2)	15	(1)	8	52	49
3. March	15	1		6		12	12	46	46
4. Lola	(2)	10	8		10	3	10	43	41
5. Abarth-Osella	4		12	10		4	1	31	31
6. TOJ		3			12	8		23	23
7. AMS		4	4					8	8

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque.
Seuls les 5 meilleurs résultats sont retenus.

1974 Classement général de la Coupe des conducteurs de voitures de moins de 2 litres	1 / Paul Ricard	2 / Clermont- Ferrand	3 / Misano	4 / Enna-Pergusa	5 / Hockenheim	6 / Mugello	7 / Jarama	TOTAL	TOTAL FINAL
1. Alain SERPAGGI	F		15	15	12	20	15	77	77
2. Gérard LARROUSSE	F		20		20	20	15	75	75
3. Jean-Pierre JABOUILLE	F	(3)		20	15	8	20	76	73
4. Jean RAGNOTTI	F	15		6		12	12	45	45
5. John LEPP	GB	12	2		15			41	41
6. Fred STALDER	F	10	8		10		10	38	38
7. Jorge de BAGRATION	E		6	8			8	22	22
8. Alain CUDINI	F	20						20	20
Dave WALKER	AUS				12	8		20	20
10. Rafael BARRIOS	E	10		2	6			18	18
11. Jean-Louis LAFOSSE	F		10	4				14	14
12. Martin RAYMOND	GB	2	6		4			12	12
Pino PICA	I		12					12	12
14. Chris CRAFT	GB			10				10	10
15. Ian GROB	GB	6	2	1				9	9
Jörg OBERMOSER	D		3			6		9	9
17. Frank SYTNER	GB	8						8	8
Javier JUNCADELLA	E		8					8	8
Manfred MOHR	D		4	4				8	8
20. Christian MELVILLE	B	4			3			7	7
"GIANFRANCO"	I		3			4		7	7
22. François SERVANIN	F						6	6	6
23. John SHELDON	GB						4	4	4
24. Giovanni MORELLI	I					3		3	3
Mario CABRAL	P						3	3	3
26. "ALVAL"	I					2		2	2
Xavier LAPEYRE	F						2	2	2
28. Jimmy MIEUSSET	F	1						1	1
Pedro de LAMARE	BR		1					1	1
Achille MARZI	I					1		1	1
Guillermo ANTORANZ	E						1	1	1

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place.
Seuls les 5 meilleurs résultats sont retenus.

Saison 1975

Le championnat ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices. Chaque année, le nombre d'épreuves diminue et il est à nouveau question que de nombreuses dates soient annulées. Chacun commence à se demander combien il va en rester au bout du compte.

Forces en présence

● **Cheetah G501** : nouvelle voiture avec châssis-coque dessinée et réalisée par Charles Graemiger et Tim Davis, le moteur est un 4 cylindres Hart 2000cc annoncé pour près de 300 ch et le pilote en sera Jürg Dubler.

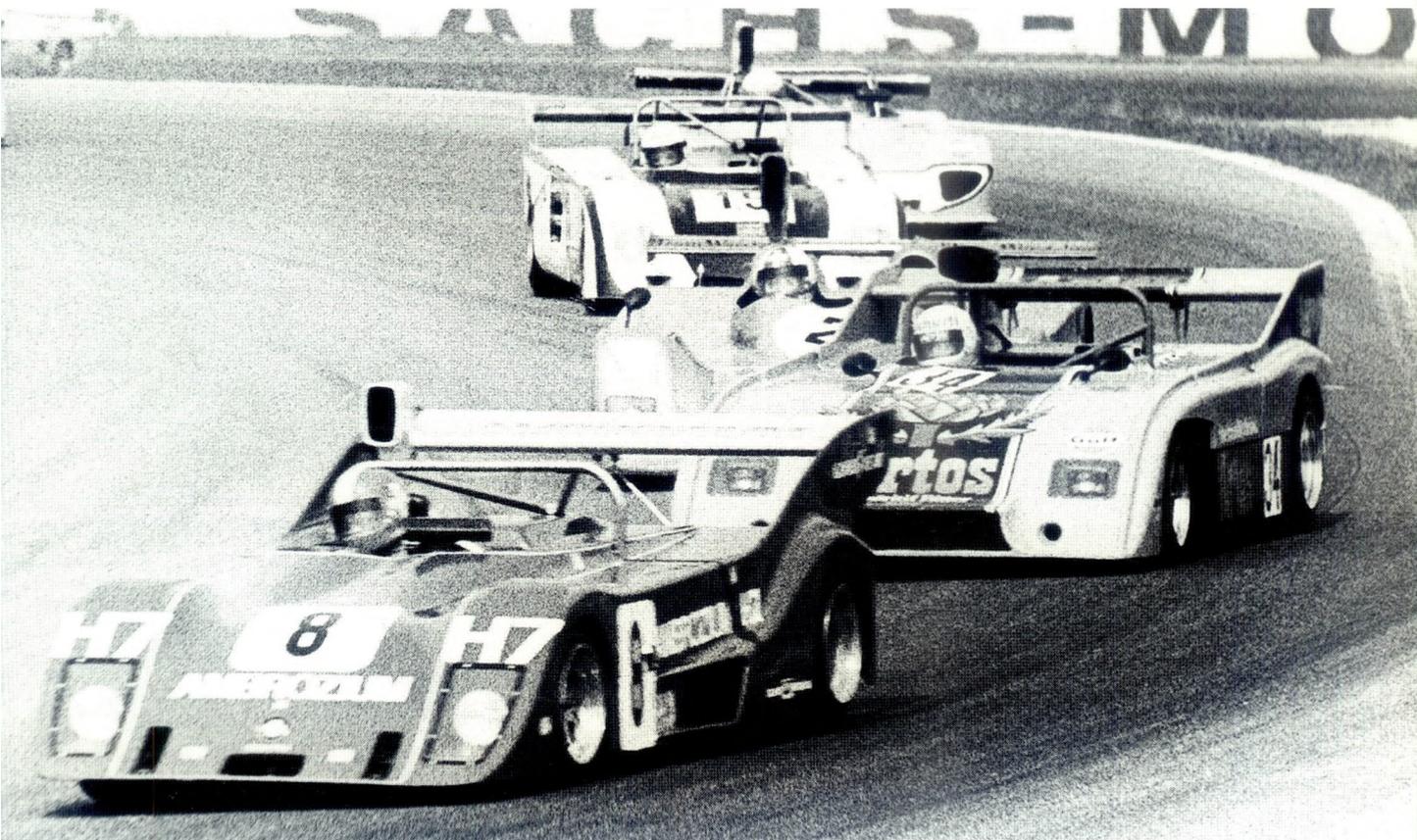
● **Chevron B31** : il s'agit d'une évolution du modèle de l'an passé, modifié pour recevoir le moteur Hart, elle sera représentée par le team KVG et ses pilotes Hine et Grob, ainsi que par Martin Raymond.

● **Huron A4** : propriété de John Calvert qui en sera le pilote. Le moteur est un Ford.

● **Lola T390** : un seul exemplaire sera présent avec Edwards au volant.

● **March 75S** : le team Alroy sera présent avec deux châssis à moteurs Hart BDA ou Ford, dont l'un sera confié à Chris Skeaping. Le team Hire utilisera des moteurs Hart 2000 pour son pilote John Lepp. Quant à Roger Heavens, il a choisi d'utiliser un bloc BMW, qui est donné pour 280 ch.

● **TOJ SC03** : il s'agit d'une nouvelle voiture conçue par Jo Marquart, avec un châssis-coque et moteur BMW porteur. Obermoser souhaitait disposer du moteur Renault, mais comme on pouvait s'y attendre, la marque française a refusé. Comme l'an passé, le patron pilotera une des deux voitures, l'autre étant confiée à Paul Keller.



Domage que la saison 1975 ait été tronquée car a priori s'annonçait un grand nombre de nouvelles voitures qui auraient considérablement diversifié le plateau. Ici à Hockenheim, la Cheetah G501 précède la Sauber C4 de Manfred Schurti.



Brittanica 2000

22 juin 1975 - Brands Hatch - 4,262 km

2 manches de 40 tours avec addition des temps

La course inaugurale prévue à Mugello ayant été annulée, il a fallu attendre le 22 juin pour voir enfin débiter le championnat.

Il est fortement question que la classe 2 litres réintègre le championnat mondial dès 1976 et au vu de la situation présente, cela semble effectivement probable.

La liste des engagés est consistante, mais la plupart des équipes sont britanniques et cela ressemble davantage à un championnat national qu'européen.

Aux essais, Lepp utilise au mieux la puissance de son moteur Hart et s'empare de la pôle, devant Hine et Obermoser.

La limite de non-qualification étant fixée à 110% de la moyenne des trois meilleurs chronos, seules 18 voitures se retrouvent qualifiées, mais finalement tout le monde sera autorisé à courir ! Au premier départ, Hine est le plus rapide devant Lepp, Raymond et Obermoser. Lepp est le premier à lâcher prise avec des problèmes de freins, imité par Raymond dont le moteur fumait depuis plusieurs tours. A mi-distance, Hine devance Edwards, Grob et Obermoser, les trois derniers nommés terminant dans un mouchoir après une intense bagarre dans les derniers tours, dont Grob fera les frais.

Au second départ, Hine est à nouveau le plus rapide, il est suivi par Edwards, Obermoser et "Gianfranco". Mais le pilote de la TOJ est en pleine forme. Au 12^e tour, il déloge Edwards de la 2^e place et peu après, il s'empare du commandement, profitant du fait que Hine a des soucis avec sa pédale d'accélérateur, puis avec ses freins. C'est d'ailleurs ce qui causera sa perte au freinage de Druids, où il n'a d'autre choix que de se mettre en tête-à-queue pour éviter de sortir. Malheureusement, son moteur a calé et sa batterie est à plat...

Obermoser est donc loin devant Edwards que talonne Grob. Pendant les dix derniers tours, Grob tente tout ce qui est possible pour doubler son compatriote, en vain, il échouera à 1/10^e de seconde.

Au classement cumulé, le tiercé de tête est le même. Finalement, même si les étrangers étaient peu nombreux au départ, c'est néanmoins l'un d'entre eux qui s'est imposé.



Jörg Obermoser, le patron pilote allemand.

1e manche :

1 John HINE	1h01'01''6	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	2e	1'26''8
2 Guy EDWARDS	à 16''2	Lola T390-Hart 2000	Guy Edwards	7e	1'28''9
3 Jörg OBERMOSER	à 16''6	TOJ SG03-BMW	Team Obermoser Eurorace	3e	1'27''6
4 Ian GROB	à 18''3	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	9e	
5 "GIANFRANCO"	à 1'24''6	Osella PA3-BMW	"Gianfranco"	5e	1'28''6
6 Chris SKEAPING	à 1 tour	March 755-Hart BDA	Alroy Racing	10e	1'30''1
7 Antonio CASTRO-PRADO	à 1 tour	March 755-BMW	Roger Heavens Racing	12e	1'30''7
8 Richard LLOYD	à 1 tour	Lola T294-Heavens FVC	Roger Heavens Racing	13e	1'31''2
9 Robin SMITH	à 1 tour	Chevron B23-Smith BDA	Ecurie Ecosse	17e	
10 Richard JONES	à 2 tours	Lola T294-Richardson BDG	Richard Jones	18e	

Autres pilotes classés :

John CALVERT	à 5 tours	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney	15e	1'31''8
Iain McLAREN		Chevron B26/31-Hart BDA	Iain McLaren	14e	1'31''7
Manrico ZANUSO		Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing	22e	
Richard JENVEY		Vogue SP1-Ford BDG	Richard Jenvey	21e	
John CALVERT		Huron 4A-Smith FVC	John Calvert	23e	
Lynden THORNE		Aldon-Ford FVC 1850	Lynden Thorne	25e	
Tony CHARNELL		Chevron B23-Felday BDA	Tony Charnell	16e	

Non classés :

Martin RAYMOND	moteur 16e tour	Chevron B31-Hart 2000	Fisons Racing	4e	
John LEPP	pression d'huile	March 755-Hart 2000	Hire International Racing	1e	1'26''5
Paul KELLER	accident	TOJ SG03-BMW	Team Obermoser Eurorace	8e	1'29''1
P ANDREWS/J CORFIELD	accident	Martin BM10-Richardson BDA	John Corfield	20e	
Richard SCOTT	accident 5e tour	Lola T294-Richardson FVC	Miles Roystone Racing	11e	1'30''3
Mario CABRAL	abandon 1e tour	March 755-Cosworth BDG	Alroy Racing	19e	
Ian BRACEY	moteur au warm-up	Lola T294-Richardson	Roger Heavens Racing	24e	
Mark COLE	forfait	Chevron B23-Ford	John Cole	26e	
Cosimo TURIZIO	forfait (accid. essais)	Lola T294-BMW	Trivellato Racing Team	6e	1'28''9
Derek WORTHINGTON	forfait	Lola T292			

Record du tour : John LEPP 1'28''7 173,085 kmh **Moyenne du vainqueur :** 167,726 kmh

2e manche :

1 Jörg OBERMOSER	59'49''9	TOJ SG03-BMW	Team Obermoser Eurorace	3e	
2 Guy EDWARDS	à 24''4	Lola T390-Hart 2000	Guy Edwards	2e	
3 Ian GROB	à 24''5	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	4e	
4 Chris SKEAPING	à 1 tour	March 755-Hart BDA	Alroy Racing	6e	
5 Antonio CASTRO-PRADO	à 1 tour	March 755-BMW	Roger Heavens Racing	7e	
6 Mario CABRAL	à 2 tours	March 755-Cosworth BDG	Alroy Racing		
7 Iain McLAREN	à 2 tours	Chevron B26/31-Hart BDA	Iain McLaren		
8 John CALVERT	à 2 tours	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney		
9 Richard JONES	à 2 tours	Lola T294-Richardson BDG	Richard Jones	10e	

Autres pilotes classés :

Robin SMITH	à 6 tours	Chevron B23-Smith BDA	Ecurie Ecosse	9e	
Manrico ZANUSO		Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing		
Richard JENVEY		Vogue SP1-Ford BDG	Richard Jenvey		

Non classés :

John HINE	tête à q. et calé 28e t	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	1e	
"GIANFRANCO"	souape 13e tour	Osella PA3-BMW	"Gianfranco"	5e	
Richard LLOYD	moteur 9e tour	Lola T294-Heavens FVC	Roger Heavens Racing	8e	

Autres pilotes au départ :

John CALVERT		Huron 4A-Smith FVC	John Calvert		
Lynden THORNE		Aldon-Ford FVC 1850	Lynden Thorne		
Tony CHARNELL		Chevron B23-Felday BDA	Tony Charnell		

Record du tour : John HINE et Jörg OBERMOSER 1'27''7 175,064 kmh **Moyenne du vainqueur :** 171,089 kmh

Classement final :

1 Jörg OBERMOSER	2h01'08''1	TOJ SG03-BMW	Team Obermoser Eurorace		
2 Guy EDWARDS	à 24''0	Lola T390-Hart 2000	Guy Edwards		
3 Ian GROB	à 26''2	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing		
4 Chris SKEAPING	à 2 tours	March 755-Hart BDA	Alroy Racing		
5 Antonio CASTRO-PRADO	à 2 tours	March 755-BMW	Roger Heavens Racing		
6 Iain McLAREN	à 4 tours	Chevron B26/31-Hart BDA	Iain McLaren		
7 Richard JONES	à 4 tours	Lola T294-Richardson BDG	Richard Jones		
8 Manrico ZANUSO	à 5 tours	Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing		
9 Richard JENVEY	à 6 tours	Vogue SP1-Ford BDG	Richard Jenvey		
10 Robin SMITH	à 7 tours	Chevron B23-Smith BDA	Ecurie Ecosse		
11 John CALVERT	à 7 tours	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney		

Record du tour : John HINE et Jörg OBERMOSER 1'27''7 175,064 kmh (2e manche) **Moyenne du vainqueur :** 168,997 kmh



Prix des Nations

31 août 1975 - Hockenheim

2 manches de 20 tours avec addition des temps

Trente voitures sont engagées pour cette deuxième manche du championnat, qui sera aussi la dernière. La TOJ d'Obermoser, déjà victorieuse à Brands Hatch, a reçu quelques améliorations qui semblent efficaces. En effet, dès la 1^{re} séance de qualification, le pilote allemand se montre le plus rapide avec un écart de 3''5 sur le second !

La 2^e séance est moins glorieuse pour lui, puisqu'il ne peut parcourir que 2 tours avant d'être définitivement immobilisé par un roulement de roue défectueux. Martin Raymond reste néanmoins à 2''4 derrière lui. Manfred Mohr espérait disposer du V8 Ferraris dont il dit le plus grand bien, mais il doit finalement se contenter d'un classique BDG. Le départ de la 1^{re} manche est donné lancé et Obermoser prend la tête pour ne plus la quitter. Derrière lui, pas grand-chose à signaler, les 7 premiers finissant presque dans l'ordre de leurs places de grille.

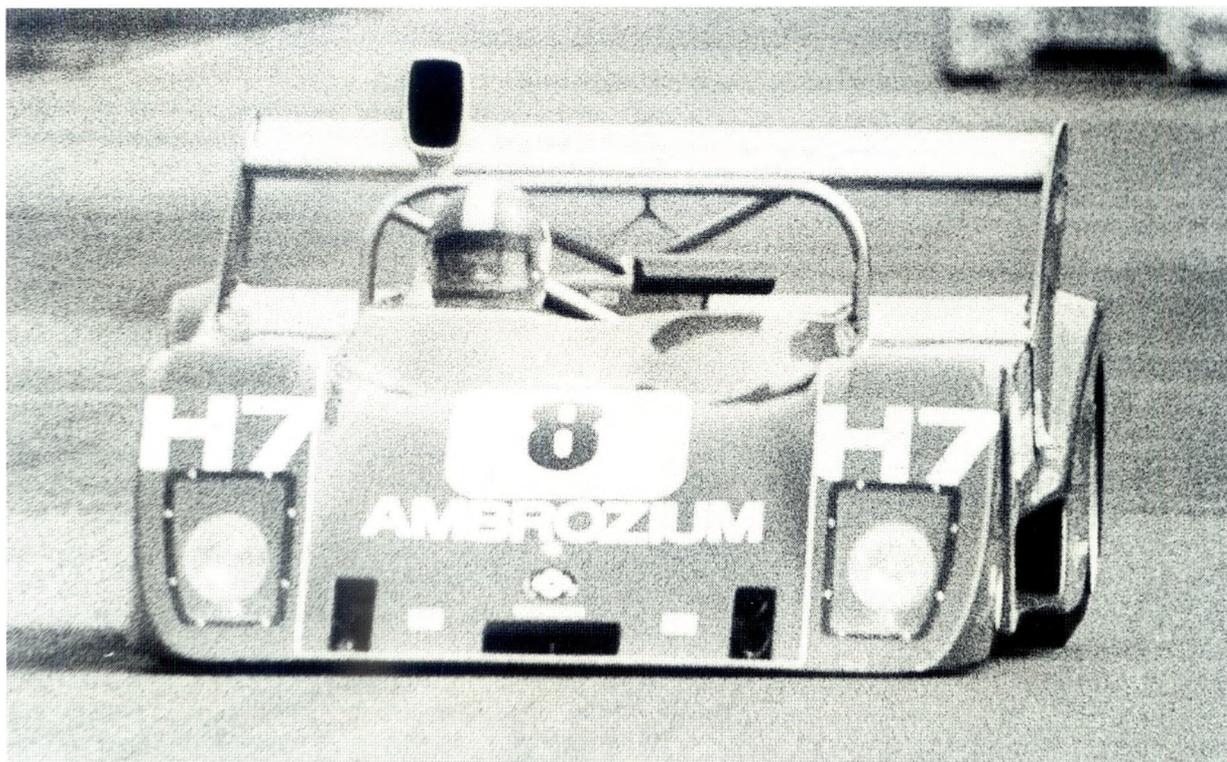
Il pleut au départ de la seconde manche et plusieurs concurrents sont en difficulté dès le premier tour.

Obermoser est de nouveau en tête, suivi par Raymond, Charnell qui a démarré comme un obus et Keller qui part en tête-à-queue et plonge à la neuvième place.

La piste commence à sécher. Skeaping a effectué une superbe remontée jusqu'à la 4^e place et même la 3^e lorsque le BMW du leader décide d'exploser au 16^e tour. Martin Raymond hérite ainsi du commandement et le conserve sans problème jusqu'au drapeau à damiers.

Keller est remonté en seconde position, mais il était temps que la course s'achève, car son moteur rend l'âme dans le tour de décélération.

Skeaping est troisième, ce sera également le tiercé final au cumul des deux manches.



La Cheetah G501 à moteur Hart, pilotée par Jürg Dubler fera très bonne figure dans la première manche avant d'abandonner, allumage noyé, dans la seconde.

1e manche :

					essais
1	Jörg OBERMOSER	42'45"6	TOJ SC03-BMW	Team Obermoser Eurorace	1e 2'06"1
2	Martin RAYMOND	à 5"9	Chevron B31-Hart 2000	Martin Raymond	2e 2'08"5
3	John LEPP	à 18"6	March 755-Hart	Hire International Racing	3e 2'08"6
4	Ian GROB	à 51"6	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	6e 2'09"9
5	Guy EDWARDS	à 1'21"5	Lola T390-Hart	Guy Edwards	4e 2'09"7
6	Jürg DUBLER	à 1'21"8	Cheetah G501-Hart	Cheetah Automobile AG	5e 2'09"7
7	Paul KELLER	à 1'26"3	TOJ SC03-BMW	Team Obermoser Eurorace	7e 2'10"6
8	Tony CHARNELL	à 1'35"4	Chevron B23-Nicholson FVC 1970	Tony Charnell	11e 2'12"8
9	Manfred SCHURTI	à 1'50"2	Sauber C4-Ford BDG	Manfred Schurti	8e 2'11"0
10	Charly SCHIRMER	à 2'04"3	Lola T294-Ford	Charly Schirmer	
11	Chris SKEAPPING	à 2'08"4	March 755-Richardson BDG	Alroy Racing	14e
12	Manrico ZANUSO	20 tours	Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing	
13	Ruedi JAUSLIN	à 1 tour	Lola T390-Ford	Ruedi Jauslin	
14	Walter BALTISSER	à 1 tour	Abarth-Osella PA1	Walter Baltisser	12e
15	Pierre-Marie PAINVIN	à 1 tour	Lola T292-Chrysler ROC	Racing Organisation Course	
16	John CALVERT	à 2 tours	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney	

Abandons :

Manfred MOHR	pression d'huile	March 755-Ford BDG	Alroy Racing	9e 2'12"2
Jurgen STOCKMAR	abandon	Rex SP1-Ford BDG		
Rodolfo CESCATO	abandon	Chevron B21-Ford	Rodolfo Cescato	
François SERVANIN	abandon	Lola T294-Chrysler ROC	Racing Organisation Course	10e
Robin SMITH	accident	Chevron B23-Ford FVC		15e 2'13"9
Heinz SCHULTHESS	portière envolée 7e t	TOJ S502-BMW	Gulf Racing	13e
Derek BELL	boîte de vitesses 4e t	Rex SP1-Ford BDG		17e 2'14"5
Richard LLOYD	incendie t. de form.	Lola T294-Ford	Stuart Chubb Racing	16e 2'14"5

Autres pilotes au départ :

Georges BLAETTER		Sauber C3		
Peter SMITH				
Richard JENVEY		Vogue SP1-Ford	Richard Jenvey	
John CALVERT		Huron 4A-Ford	John Calvert	

+ 2 autres pilotes.

Record du tour : Jörg OBERMOSER 2'07"1 192,292 kmh **Moyenne du vainqueur :** 190,523 kmh**2e manche :**

					grille
1	Martin RAYMOND	47'47"8	Chevron B31-Hart 2000	Martin Raymond	2e
2	Paul KELLER	à 1'28"3	TOJ SC03-BMW	Team Obermoser Eurorace	7e
3	Chris SKEAPPING	à 1'45"6	March 755-Richardson BDG	Alroy Racing	11e
4	Walter BALTISSER	à 1 tour	Abarth-Osella PA1	Walter Baltisser	14e
5	Ruedi JAUSLIN	à 1 tour	Lola T390-Ford	Ruedi Jauslin	13e
6	John CALVERT	à 1 tour	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney	16e
7	François SERVANIN	à 1 tour	Lola T294-Chrysler ROC	Racing Organisat. Course	
8	Tony CHARNELL	à 1 tour	Chevron B23-Nicholson FVC 1970	Tony Charnell	8e
9	Rodolfo CESCATO	à 2 tours	Chevron B21-Ford	Rodolfo Cescato	
10	Pierre-Marie PAINVAIN	à 2 tours	Lola T292-Chrysler ROC	Racing Organisat. Course	
11	Manrico ZANUSO	à 4 tours	Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing	12e

Abandons :

Guy EDWARDS	abandon 18e tour	Lola T390-Hart	Guy Edwards	5e
Jörg OBERMOSER	moteur 16e tour	TOJ SC03-BMW	Team Obermoser Eurorace	1e
Jurgen STOCKMAR	abandon	Rex SP1-Ford BDG		
Manfred SCHURTI	abandon	Sauber C4-Ford BDG	Manfred Schurti	9e
Charly SCHIRMER	moteur 8e tour	Lola T294-Ford	Charly Schirmer	10e
Robin SMITH	joint de culasse 8e t	Chevron B23-Ford FVC		
John LEPP	crevaisson 8e tour	March 755-Hart	Hire International Racing	3e
Jürg DUBLER	moteur 1e tour	Cheetah G501-Hart	Cheetah Automobile AG	6e
Ian GROB	électricité au départ	Chevron B31-Hart 2000	KVG Racing	4e

25 pilotes au départ de cette manche.

Record du tour : Guy EDWARDS 2'19"0 175,830 kmh **Moyenne du vainqueur :** 170,447 kmh**Classement final :**

1	Martin RAYMOND	1h30'39"3	Chevron B31-Hart 2000	Martin Raymond
2	Paul KELLER	à 2'47"7	TOJ SC03-BMW	Team Obermoser Eurorace
3	Chris SKEAPPING	à 3'48"1	March 755-Richardson BDG	Alroy Racing
4	Tony CHARNELL	à 1 tour	Chevron B23-Nicholson FVC 1970	Tony Charnell
5	Ruedi JAUSLIN	à 2 tours	Lola T390-Ford	Ruedi Jauslin
6	Walter BALTISSER	à 2 tours	Abarth-Osella PA1	Walter Baltisser
7	John CALVERT	à 3 tours	Chevron B23-Blanckney FVC	John Blanckney
8	Pierre-Marie PAINVIN	à 3 tours	Lola T292-Chrysler ROC	Racing Organisation Course
9	Guy EDWARDS	à 3 tours	Lola T390-Hart	Guy Edwards
10	Manrico ZANUSO	à 4 tours	Lola T294-Smith FVC	Roger Heavens Racing

Record du tour : Jörg OBERMOSER 2'07"1 192,292 kmh (1e manche) **Moyenne du vainqueur :** 179,731 kmh

Constat de disparition

Le championnat d'Europe des Prototypes 2 litres vient de vivre sa dernière épreuve. Le manque d'enthousiasme des différents organisateurs aura sans doute eu raison de lui.

Les annulations d'épreuves, déjà fréquentes les années précédentes, ont atteint cette fois-ci un niveau record, puisqu'une bonne dizaine de courses étaient prévues et que, finalement, seules deux ont eu lieu.

Comment dans ces conditions mettre sur pied un calendrier pour 1976 et comment motiver des sponsors potentiels ?

Il était plus sage de jeter l'éponge. Mais on peut quand même regretter qu'une discipline possédant un bon réservoir de participants, des pilotes de talent, des voitures spectaculaires et rapides, des courses souvent disputées, n'ait jamais réellement motivé ni les organisateurs, ni les spectateurs.

Il semble néanmoins que ce championnat, disparu il y a maintenant trente ans et dont l'existence fut si brève, soit encore présent dans la mémoire de bien des passionnés. Je me souviens qu'à l'époque, malgré les difficultés rencontrées, il bénéficiait d'une certaine notoriété.

C'est pourquoi j'ai été surpris, en rédigeant ce recueil, par la rareté des informations disponibles. C'est la raison pour laquelle les résultats présentés dans ce livre ne sont pas aussi complets que je l'aurais souhaité.

Christian Naviaux

Note de l'éditeur

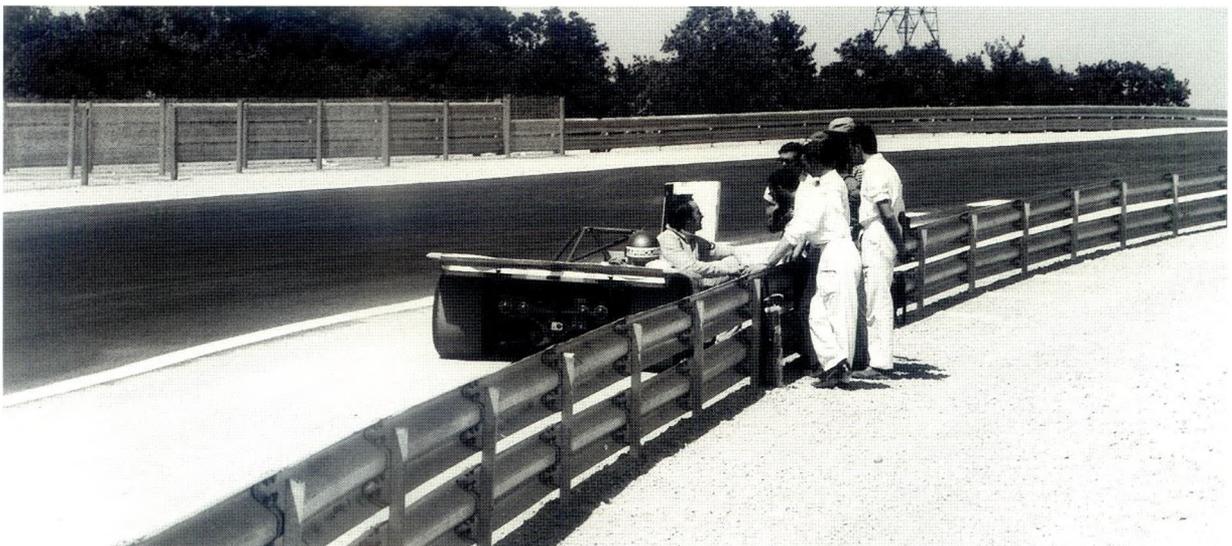
Ce problème est également valable pour les illustrations, aucune agence ne semblant avoir pris la peine de couvrir plus d'une ou deux épreuves par an.

1975		1 / Brands Hatch	2 / Hockenheim	TOTAL
Classement général du Championnat d'Europe des marques jusqu'à 2 litres				
1. TOJ		20	15	35
2. Chevron		12	20	32
3. Lola		15	8	23
4. March		10	12	22
5. Abarth-Osella			6	6
6. Vogue		2		2

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place pour la voiture la mieux classée de chaque marque.

1975		1 / Brands Hatch	2 / Hockenheim	TOTAL
Classement général de la Coupe des conducteurs de voitures de moins de 2 litres				
1. Chris SKEAPING	GB	10	12	22
2. Jörg OBERMOSER	D	20		20
Martin RAYMOND	GB		20	20
4. Guy EDWARDS	GB	15	2	17
5. Paul KELLER	CH		15	15
6. Ian GROB	GB	12		12
7. Tony CHARNELL	GB		10	10
8. Antonio CASTRO-PRADO	BR	8		8
Ruedi JAUSLIN	CH		8	8
10. Iain McLAREN	GB	6		6
Walter BALTISSE	CH		6	6
12. Richard JONES	GB	4		4
Manrico ZANUSO	I	3	1	4
John CALVERT	GB		4	4
15. Pierre-Marie PAINVIN	F		3	3
16. Richard JENVEY	GB	2		2
17. Robin SMITH	GB	1		1

Barème de points : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 points de la 1^{ère} à la 10^{ème} place.



Nombre de victoires par pilote		1970	1971	1972	1973	1974	1975	Total	
1.	Arturo MERZARIO	I	1	1	3	1		6	
2.	Joachim BONNIER	S	4	1				5	
	Gérard LARROUSSE	F		1	1	3		5	
4.	Helmut MARKO	A		3				3	
	Jean-Pierre JABOUILLE	F		1		2		3	
6.	Brian REDMAN	GB	2					2	
	John BURTON	GB	1		1			2	
	Vic ELFORD	GB	1	1				2	
	Toine HEZEMANS	NL		1				2	
	Chris CRAFT	GB			2			2	
	Guy EDWARDS	GB			2			2	
12.	Niki LAUDA	A		1				1	
	John HINE	GB		1				1	
	Jean-Louis LAFOSSE	F			1			1	
	Dieter QUESTER	A			1			1	
	Derek Bell	GB			1			1	
	John LEPP	GB				1		1	
	Vittorio BRAMBILLA	I				1		1	
	Alain SERPAGGI	F					1	1	
	Alain CUDINI	F				1		1	
	Jörg OBERMOSER	D					1	1	
	Martin RAYMOND	GB					1	1	
22 vainqueurs		7 nations	9 courses	9 courses *	9 courses	8 courses	7 courses	2 courses	44 courses *

* En 1971, Helmut Marko et Jean-Pierre Jabouille ont fait équipe pour une victoire, il y a donc 10 vainqueurs pour 9 courses.

Nombre de victoires par nationalité de pilote		1970	1971	1972	1973	1974	1975	Total
1.	Royaume Uni	4	2	2	5		1	14
2.	France		1	2	1	7		11
3.	Italie	1	1	3	2			7
4.	Suède	4	1					5
	Autriche		4	1				5
6.	Pays-Bas		1	1				2
7.	Allemagne						1	1
7 nationalités		9 courses	9 courses *	9 courses	8 courses	7 courses	2 courses	44 courses *

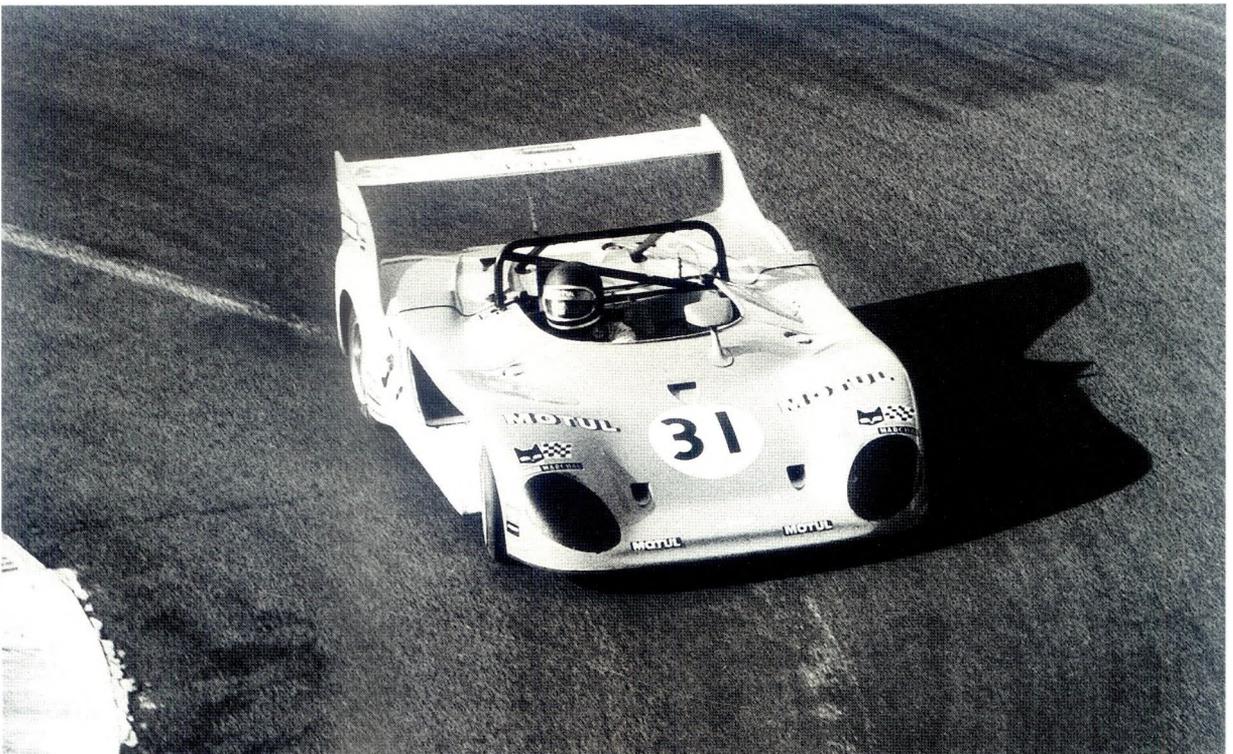
* En 1971, Helmut Marko et Jean-Pierre Jabouille ont fait équipe pour une victoire, il y a donc 10 vainqueurs pour 9 courses.

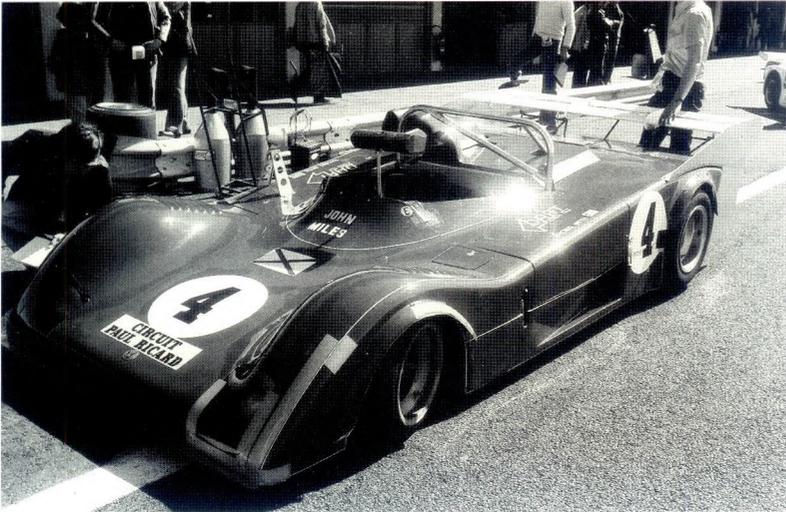
Nombre de victoires par marque		1970	1971	1972	1973	1974	1975	Total	
1.	Lola	GB	4	5	2	5		16	
2.	Chevron	GB	4	3	2	1	1	11	
3.	Abarth	I	1	1	5	2		9	
4.	Alpine-Renault	F				7		7	
5.	TOJ	D					1	1	
5 marques		4 nations	9 courses	9 courses	9 courses	8 courses	7 courses	2 courses	44 courses

Ces voitures françaises que l'on a trop peu vues (suite)

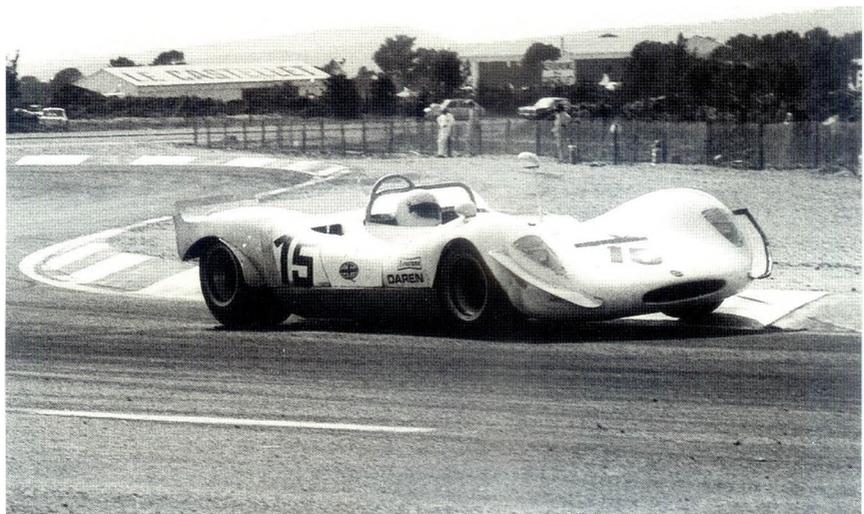


*La GRAC MT16 de 1972 et la MT20 de 1974. Des voitures bien conçues,
mais des moyens trop limités pour une participation régulière.*

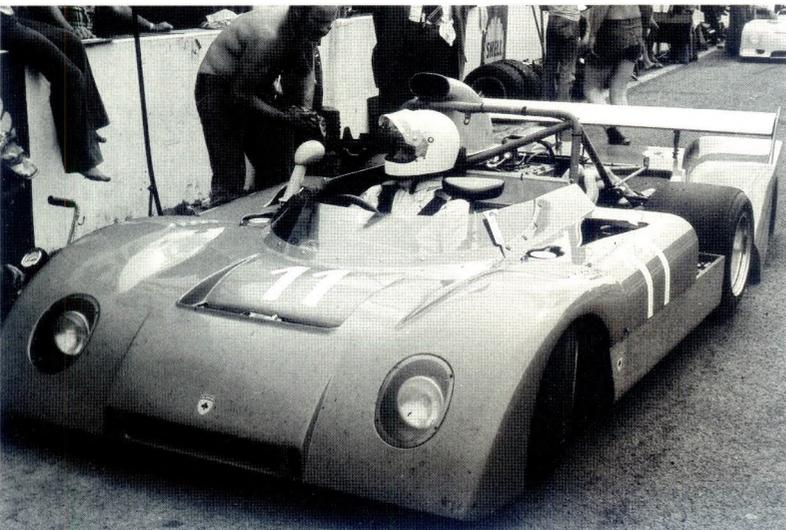




Apparue en 1973, la GRD ne put se classer que deux fois dans les points. L'année suivante, elle réapparut sous le nom de TOJ.



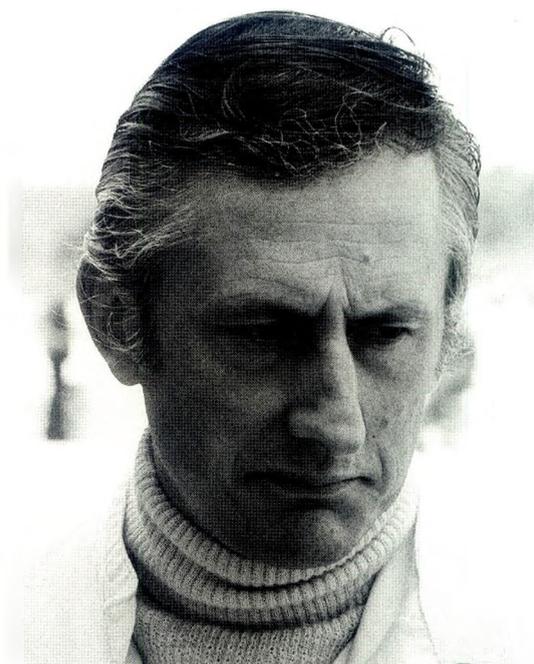
Fidèle du championnat, l'équipe Daren n'obtint que des résultats modestes.



Très bien réalisée, l'AMS fut souvent trahie par son moteur Tecno. Elle obtint quelques bons classements avec d'autres motorisations.

Les Italiens sont très amateurs de pseudonymes, vous en avez rencontré quelques-uns dans ce recueil. Il est toujours amusant de découvrir qui se cache derrière ces surnoms. En voici une liste non exhaustive, dont le premier est en réalité suisse. Je veux parler d'Ottorino Volonterio, aperçu en F1 dans les années 50. Parfois ce pilote fut également surnommé "le pilote le plus lent de tous les temps" ! Mais le plus important n'est-il pas de participer ?

"Achille"	Ottorino Volonterio
"Alval"	Aldo Valtellina
"Cam"	Carlo Fabri
"Cinno"	Leandro Terra
"Gap"	Giovanni Pierobon
"Gero"	Cristiano Del Balzo
"Gianfranco"	Gianfranco Trombetti
"Gi-Bi"	Mario Casoni
"Manuel"	Gianpaolo Baruffi
"Mascarelos"	Vittorio Mascari
"Pal Joe"	Gianfranco Palazzoli
"Pam"	Marsilio Pasotti
"Patrizia"	Silvia Strobele
"Pogo"	Sergio Morando
"Raffy"	Sandro Bonomi
"Riccardone"	Carlo Benelli
"Ro"	Romano Ramoino
"Shangri-la"	Romano Martini
"Tony"	Antonio Fassina



Gianfranco Palazzoli alias "Pal Joe".

BIBLIOGRAPHIE

● **El Circuito de Montjuïc** de Javier del Arco de Izco (RACC 2000) ● **Charade, le plus beau circuit du monde** de Patrice Besqueut (Editions du Palmier 2003) ● **Vallelunga, un Autodromo per Roma** de Franco Carmignani (Edipromo 2001) ● **Scuderia Filipinetti** de Ed Heuvink (Chronosports 2002) ● **Les vainqueurs 72** de Michel Hubin (Marabout 1973) ● **Cosworth, the search for power** de Graham Robson (Haynes Publishing 1999) ● **Lola the illustrated history** de John Starkey & Ken Wells (Veloce Publishing 1998) ● **Autosport Annual 1972** ● **Autosport Annual 1973** ● **Lola Sports Racers** (Unique Motor Books 2002).

SITE WEB : www.wspr-racing.com

PERIODIQUES : ● **L'Automobile Sports Mécaniques** ● **Autosport** ● **L'Equipe** ● **Motor Sport** ● **Sport-Auto**.



Pour ne pas vivre uniquement dans l'ombre du Championnat du Monde dont les vedettes étaient les Ferrari, Porsche et autres Matra, les agiles et performants Sport-Prototypes de 2 litres de cylindrée eurent droit, pendant 6 saisons, de 1970 à 1975, à leur propre championnat européen.

C'est chacune des 44 courses organisées que Christian Naviaux nous invite à revivre ici avec commentaires et classements complets de chacune d'elles et plus de 200 photos quasiment toutes inédites.

ISBN : 2-914920-39-3



9 782914 920391



Editions du Palmier

220 route d'Alès - BP 51 336 - 30016 Nîmes Cedex 1
Tél. 04 66 23 37 50 - Fax 04 66 23 96 20

Site : www.editions-palmier.fr